14 MARS 1847. **Bureaux : rue de Choiseul, 8.** 1re ANNÉE. — **N° 16.**

LE LIBRE-ÉCHANGE

Journal du Travail Agricole, Industriel et Commercial.

La vie à bon marché. On ne doit payer d'impôt qu'à l'État. Les produits s'achètent avec des produits.

CE JOURNAL PARAIT TOUS LES DIMANCHES.
Prix : **UN AN, 12 fr. — SIX MOIS, 7 fr.**

On s'abonne dans les Départements
AUX BUREAUX DES MESSAGERIES.

A MADRID, chez C. Monier, casa Fontana de Oro. — **Prix : 64 reaux.**
A LONDRES, chez J. Thomas, Finch Lane Cornhill. — **Prix : 12 shel.**

PARIS, 13 Mars.

L'Association pour la liberté des échanges de Bordeaux a tenu, jeudi, une réunion publique, présidée par l'honorable M. Duffour-Dubergier, maire de la ville et l'un des plus ardents soutiens de notre cause.

Plusieurs discours remarquables ont été prononcés dans cette séance, qui avait principalement pour but de faire connaître le résultat d'un concours ouvert, il y a quelques mois, par l'Association, et le texte d'une pétition aux chambres, qui se signe en ce moment dans la ville.

La parole a été donnée d'abord à M. Gustave Brunet, secrétaire-général de l'Association, qui a entretenu la réunion de la marche de notre agitation dans les différentes villes, de nos publications et des dépenses de l'Association bordelaise. M. Gustave Brunet, qui est un de nos statisticiens les plus érudits et les plus ingénieux, a aussi profité de cette circonstance pour présenter à l'auditoire les principaux résultats numériques du commerce extérieur en Angleterre, pendant l'année qui vient de finir, résultats dans lesquels on commence à lire la fécondité des doctrines que nous défendons.

M. Hovyn de Tranchère a présenté le rapport sur les mémoires admis au concours. L'orateur a lui-même traité, dans un discours souvent applaudi, le sujet que l'Association avait proposé :

« Rechercher les effets que l'adoption du principe » de la liberté du commerce aurait sur la condition et » sur le bien-être des classes laborieuses, par suite de » la plus grande abondance et du bon marché de » toutes les choses nécessaires à la vie, qui en seraient » la conséquence. »

Sur neuf mémoires, la commission en a remarqué deux, celui de M. Rabiou de la Trehonnais et celui de M. Vallat, professeur de mathématiques au collége royale de Bordeaux. Le prix leur a été partagé *ex-æquo*.

La parole toujours chaleureuse de M. Duffour-Dubergier, est ensuite venue exciter les bravos de l'assemblée. L'honorable maire de Bordeaux a répondu à brûle-pourpoint au prétendu patriotisme des prohibitionistes, qui repoussent les mesures législatives capables d'assurer du pain, de la viande et du travail à la masse de la population.

Nous reproduisons plus loin cette séance, ainsi que la pétition aux chambres, lue à l'assemblée par M. Al. Campan.

LE PARTI DÉMOCRATIQUE ET LE LIBRE-ÉCHANGE.

Quand nous avons entrepris de défendre la cause de la liberté des échanges, nous avons cru et nous croyons encore travailler principalement dans l'intérêt des classes laborieuses, c'est-à-dire de la démocratie, puisque ces classes forment l'immense majorité de la population.

La restriction douanière nous apparait comme une taxe sur la communauté au profit de quelques-uns. Cela est si vrai qu'on pourrait y substituer un système de primes qui aurait exactement les mêmes effets. Certes, si au lieu de mettre un droit de cent pour cent sur l'entrée du fer étranger, on donnait, aux frais du trésor, une prime de cent pour cent au fer national, celui-ci écarterait l'autre du marché tout aussi sûrement qu'au moyen du tarif.

La restriction douanière est donc un privilége conféré par la législature, et l'idée même de démocratie nous semble exclure celle de privilége. On n'accorde pas des faveurs aux masses, mais au contraire, aux dépens des masses.

Personne ne nie que l'isolement des peuples, l'effort qu'ils font pour tout produire en dedans de leurs frontières ne nuise à la bonne division du travail. Il en résulte donc une diminution dans l'ensemble de la production, et par une conséquence nécessaire, une diminution correspondante dans la part de chacun au bien être et aux jouissances de la vie.

Et s'il en est ainsi, comment croire que le peuple en masse ne supporte pas sa part de cette réduction? comment imaginer que la restriction douanière agit de telle sorte, que tout en diminuant la masse des objets consommables, elle en met plus à la portée des classes laborieuses, c'est-à-dire de la généralité, de la presque totalité des citoyens? Il faudrait supposer que les puissants du jour, ceux précisément qui ont fait ces lois, ont voulu être seuls atteints par la réduction et non-seulement en supporter leur part, mais encore encourir celle qui devait atteindre naturellement l'immense masse de leurs concitoyens.

Or, nous le demandons, est-ce là la nature du privilége? Sont-ce là ses conséquences naturelles?

Si nous détachons de la démocratie la classe ouvrière, celle qui vit de *salaires*, il nous est plus impossible encore d'apercevoir comment, sous l'influence d'une législation qui diminue l'ensemble de la richesse, cette classe parvient à augmenter son lot. On sait quelle est la loi qui gouverne le taux des salaires, c'est la loi de la concurrence. Les industries privilégiées vont sur le marché du travail et y trouvent des bras précisément aux mêmes conditions que les industries non-privilégiées. Cette classe de salariés qui travaillent dans les forges, les mines, les fabriques de drap et de coton, n'ont donc aucune chance de participer au privilege, d'avoir leur quote-part dans la taxe mise sur la communauté. — Et quant à l'ensemble des salariés, puisqu'ils offrent sur le marché un nombre déterminé de bras, et qu'il y a sur ce même marché moins de produits qu'il n'y en aurait sous le régime de la liberté, il faut bien qu'ils donnent plus de travail pour une rémunération égale, ou plus exactement, autant de travail pour une moindre rémunération en produits; — à moins qu'on ne prétende qu'on peut tirer d'un tout plus petit une part individuelle plus grande.

Forts de cette conviction, nous devions nous attendre à rallier à notre cause les organes de la démocratie. Il n'en a pas été ainsi, et ils croient devoir faire à la liberté des échanges une opposition acerbe, aigre, empreinte d'une couleur haineuse aussi triste que difficile à expliquer. Comment est-il arrivé que ceux qui se posent devant le pays comme les défenseurs et les défenseurs exclusifs des libertés publiques, aient choisi entre toutes une des plus précieuses libertés de l'homme, celle de disposer du fruit de son travail, pour en faire l'objet de leur ardente opposition?

Assurément, si les meneurs actuels du parti démocratique (car nous sommes loin d'étendre à tout le parti nos observations) soutenaient systématiquement la restriction douanière comme chose bonne en soi, nous ne nous reconnaîtrions pas le droit d'élever le moindre doute sur leurs intentions. Les convictions sincères sont toujours respectables, et tout ce qu'il nous resterait à faire, ce serait de ramener ce parti à nos doctrines en les appuyant de démonstrations concluantes. Tout au plus, nous pourrions lui faire observer qu'il a tort de se croire placé en tête des opinions libérales, puisqu'en toute sincérité, il juge dangereuse et funeste la liberté même qui est la plus immédiate manifestation de la société, la liberté d'échanger.

Mais ce n'est point là la position qu'ont prise les organes du parti démocratique. Ils commencent par reconnaître que la liberté des échanges est vraie *en principe*. Après quoi, ce principe vrai, ils le contrarient dans son développement, et ne perdent pas une occasion de le poursuivre de leurs sarcasmes.

Par cette conduite, le parti démocratique nous pousse fort au-delà d'une simple discussion de doctrine. Il nous donne le droit et de lui soupçonner des intentions qu'il n'avoue pas et de rechercher quelles peuvent être ces intentions.

En effet, qu'on veuille bien suivre par la pensée tout ce qu'implique cette concession : *La doctrine du libre-échange est vraie en principe*.

Ou cela n'a aucun sens, ou cela veut dire : La cause que vous défendez est celle de la vérité, de la justice et de l'utilité générale. La restriction est un privilége arraché à la législature par quelques-uns aux dépens de la communauté. Nous reconnaissons qu'elle est une atteinte à la liberté, une violation des droits de la propriété et du travail, qu'elle blesse l'égalité des citoyens devant la loi. Nous reconnaissons qu'elle devait nous être essentiellement antipathique à nous qui faisons profession de défendre plus spécialement la liberté et l'égalité des droits des travailleurs.

Voilà le sens et la portée de ces mots : *Vous avez raison en principe*, ou ils ne sont qu'une stérile formule, une précaution oratoire, indigne d'hommes de cœur et de chefs de parti.

Or, quand des publicistes ont fait une telle déclaration, et qu'on les voit ensuite ardents à étouffer, non par le raisonnement, ils n'en ont plus le droit, mais par l'ironie et le sarcasme, le principe dont ils ont proclamé la justice et la vérité, nous disons qu'ils se placent dans une position insoutenable, qu'il y a dans cette tactique quelque chose de faux et d'anormal, une déviation des règles de la polémique sincère, une inconséquence dont nous sommes autorisés à rechercher les secrets motifs.

Qu'il n'y ait pas ici de malentendu. Nous sommes les premiers à respecter dans nos antagonistes le droit de se former une opinion et de la défendre. Nous ne nous croyons pas permis, en général, de suspecter leur sincérité, pas plus que nous ne voudrions qu'ils suspectassent la nôtre. Nous comprenons fort bien qu'on puisse, par une vue, selon nous, fausse ou incomplète du sujet, adopter systématiquement le régime protecteur, quelque opinion politique que l'on professe. A chaque instant nous voyons ce système défendu par des hommes sincères et désintéressés. Quel droit avons-nous de leur supposer une autre mobile que la conviction? Quel droit avons-nous à opposer à des écrivains comme MM. Ferrier, Saint-Chamans, Mathieu de Dombasle, Dezeimeris, autre chose que le raisonnement?

Mais notre position est toute différente à l'égard des publicistes qui commencent par nous accorder que nous avons raison *en principe*. Eux-mêmes nous interdisent par là de raisonner, puisque la seule chose que nous puissions et voulions établir par le raisonnement, c'est justement celle-là que *nous avons raison en principe*, en laissant à ce mot son immense portée.

Or, nous le demandons à tout lecteur impartial, quelle que soit d'ailleurs son opinion sur le fonds de la question, les journaux qui montrent l'irritation la plus acerbe contre un principe qu'ils proclament vrai, qui se vantent d'être les défenseurs des libertés publiques et proscrivent une de ces libertés les plus précieuses,

tout en reconnaissant qu'elle est de droit commun comme les autres; qui étalent tous les jours dans leurs colonnes leur sympathie pour le pauvre peuple, et lui refusent la faculté d'obtenir de son travail la meilleure rémunération, ce qui est d'après eux-mêmes le résultat de la liberté, puisqu'ils la reconnaissent *vraie en principe*, ces journaux n'agissent-ils pas contre toutes les règles ordinaires? Ne nous réduisent-ils pas à scruter le but secret d'une inconséquence aussi manifeste? car enfin, on a un but quand on s'écarte aussi ouvertement de cette ligne de rectitude en dehors de laquelle il n'y a pas de discussion possible.

On dira sans doute qu'il est fort possible d'admettre sincèrement un principe et d'en juger avec la même sincérité l'application inopportune.

Oui, nous en convenons, cela est possible, quoiqu'à vrai dire il nous soit difficile d'apercevoir ce qu'il y a d'inopportun à restituer aux classes laborieuses la faculté d'accroître leur bien être, leur dignité, leur indépendance, à ouvrir à la nation de nouvelles sources de prospérité et de vraie puissance, à lui donner de nouveaux gages de sécurité et de paix, toutes choses qui se déduisent logiquement de cette concession, *vous avez raison en principe*.

Mais enfin, quelque juste, quelque bienfaisante que soit une réforme, nous comprenons qu'à un moment donné elle puisse paraître inopportune à certains esprits prudents jusqu'à la timidité.

Mais si l'opposition que nous rencontrons dans les meneurs du parti démocratique était uniquement fondée sur une prudence excessive, sur la crainte de voir se réaliser trop brusquement ce règne de justice et de vérité auquel ils accordent leur sympathie *en principe*, on peut croire que leur opposition aurait pris un tout autre caractère. Il est difficile de s'expliquer, même dans cette hypothèse, qu'ils poursuivent de leurs sarcasmes amers les hommes qui, selon eux, défendent la cause de la justice et les droits des travailleurs, et qu'ils s'efforcent de mettre au service de l'injustice et du monople l'opinion égarée de cette portion du public sur laquelle ils exercent plus spécialement leur influence, et qui a le plus à souffrir des priviléges attaqués.

De l'aveu du parti démocratique (aveu impliqué dans cette déclaration : *Vous avez raison en principe*), la question du libre-échange a mis aux prises la justice et l'injustice, la liberté et la restriction, le droit commun et le privilége. En supposant même que ce parti, saisi tout-à-coup d'un esprit de modération et de longanimité assez nouveau, nous considère comme des défenseurs trop ardents de la justice, de la liberté et du droit commun, est-il naturel, est-ce une chose conséquente à ses précédents, à ses vues ostensibles, et à sa propre déclaration, qu'il s'attache, avec une haine mal déguisée, à ruiner notre cause et à relever celle de nos adversaires?

De quelque manière donc qu'on envisage la ligne de conduite adoptée par les meneurs du parti démocratique dans ce débat, on arrive à cette conclusion qu'elle a été tracée par des motifs qu'on n'avoue pas. Ces motifs, nous ne les connaissons pas, et nous nous abstiendrons ici de hasarder des conjectures. Nous nous bornerons à dire que, selon nous, les publicistes auxquels nous faisons allusion sont entrés dans une voie qui doit nécessairement les déconsidérer et les perdre aux yeux de leur parti. Se lever ouvertement ou jésuitiquement contre la justice, le bien général, l'intérêt vraiment populaire, l'égalité des droits, la liberté des transactions, ce n'est pas un rôle que l'on puisse mener bien loin, quand on s'adresse à la démocratie et qu'on se dit démocrate. Et la précaution oratoire qu'on aurait prise de se déclarer *pour le principe* ne ferait que rendre l'inconséquence plus évidente et le dénouement plus prochain.

DE LA LIBRE INTRODUCTION DU BÉTAIL ÉTRANGER.

La Belgique vient de suspendre le droit d'entrée sur le bétail.

Ainsi, à l'heure qu'il est, les Belges, les Anglais, les Suisses, ont le droit de se livrer à tout *travail national* qui trouve à s'échanger contre de la viande étrangère.

Nous autres, Français, nous n'avons pas ce droit, ou nous devons l'acheter par une taxe, — taxe que nous payons à contre-cœur, car elle ne va pas au Trésor et n'est pas dépensée au profit de la communauté.

En tous temps, un prélèvement, par quelques particuliers, sur le prix de la viande, nous semble injuste. En ce moment, il nous paraît cruel.

Il faut que l'esprit de monopole soit bien enraciné chez nous pour résister, non plus seulement aux démonstrations de la science, mais au cri de la faim.

Quoi! un ouvrier de Paris, à qui la nature a donné le besoin de manger et des bras pour travailler, ne pourra pas échanger son travail contre des aliments!

Quoi! si l'artisan français peut faire sortir de la viande de son marteau, de sa hache ou de sa navette, cela lui sera défendu!

Cela sera défendu à trente-cinq millions de Français pour plaire à quelques éleveurs!

Ah! plus que jamais nous persistons à réclamer la liberté de l'échange, qui implique la liberté et le bon choix du travail, non comme une bonne police seulement, mais comme *un droit*.

S'il plaît à la Providence de nous envoyer la famine, nous nous résignerons. Mais nous ne pouvons nous résigner à ce que la famine, dans une mesure quelconque, soit décrétée par la loi.

Nous défions qui que ce soit de nous prouver que l'ouvrier doive une redevance à l'éleveur, pas plus que l'éleveur à l'ouvrier.

Puisque la loi n'élève pas le taux du salaire, elle ne doit pas élever le taux de la viande.

On dit que cette mesure restrictive a pour objet de favoriser l'espèce particulière de *travail national* qui a pour objet la production de la viande. Mais si ce travail a pour fin unique de fournir des aliments à la consommation, quelle inconséquence n'est-ce pas que de commencer par restreindre la consommation des aliments, sous prétexte d'en protéger la production.

En fait d'aliments, l'essentiel est d'*en avoir*, et non point de les produire par tel ou tel procédé. Que les éleveurs fassent de la viande, mais qu'ils nous laissent la liberté d'en faire à coups de hache, d'aiguille, de plume et de marteau, comme nous faisons l'or, le café et le thé.

Nous voudrions éviter, car il n'est pas de notre intérêt d'irriter les passions, mais nous ne pouvons nous empêcher de dire que la loi qui restreint le travail et les jouissances de tous au profit de quelques-uns est une loi oppressive. Elle prend une certaine somme dans la poche de Jean pour la mettre dans la poche de Jacques, *avec perte définitive d'une somme égale pour la communauté* (1).

Il est de mode aujourd'hui de rire du *laissez faire*. Nous ne disons pas que les gouvernements doivent tout *laisser faire*. Bien loin de là, nous les croyons institués précisément pour *empêcher de faire* certaines choses, et entre autres pour empêcher que Jacques ne prenne dans la poche de Jean. Que dire donc d'une loi qui *laisse faire*, bien plus, qui *oblige de faire* la chose même qu'elle a pour mission à peu près exclusive d'empêcher?

On dit qu'il est utile de restreindre l'entrée de la viande pour favoriser notre agriculture; que cette restriction accroît chez nous la production du bétail et par conséquent de l'engrais. Quelle dérision!

Voyons, sortez de ce dilemme.

Votre taxe à l'entrée augmente-t-elle le prix de la viande, oui ou non?

Si vous dites *oui*, nous répondons :

Puisqu'elle accroît le prix moyen de la viande, il y a donc *moins de bétail* dans le pays sous l'empire de cette taxe; car d'où peut venir l'augmentation de prix, sinon de la rareté relative de la chose? Et si, à tous les moments donnés, il y a *moins de bétail* dans le pays, comment y aurait-il *plus d'engrais?*

Si vous dites que le droit n'élève pas le prix, nous vous demanderons pourquoi vous le maintenez?

On parle toujours de l'intérêt agricole; mais en a-t-on une vue complète? Est-ce que l'agriculture n'achète pas autant de bœufs qu'elle en vend? Est-ce que parmi nos innombrables métayers et petits propriétaires, il n'y en a pas vingt qui achètent deux bœufs de travail pour un qui vend un bœuf de boucherie? Est-ce que la restriction n'affecte pas au préjudice des agriculteurs le prix de ces quarante bœufs de travail, comme elle affecte au bénéfice de l'éleveur le prix du bœuf qu'il livre à la consommation? Enfin, est-ce que les agriculteurs, qui forment les deux tiers de notre population, ne mangent pas quelque peu de viande? et, sous ce rapport, après avoir fait tous les frais de la protection sur les quarante bœufs de travail, ne supportent-ils pas encore, pour les deux tiers ou du moins dans une forte proportion, les frais de la protection accordée sur le bœuf de boucherie?

Après tout, si l'agriculture a cette grande importance que personne ne conteste, c'est uniquement par le motif qu'elle fournit à la nation des aliments. Il est absurde, contradictoire et cruel, sous prétexte de favoriser l'agriculture, de diminuer l'alimentation du peuple.

(1) La circonstance indiquée par les mots soulignés fait le fond du débat entre le libre-échange et la restriction. Nous essaierons de l'éclaircir dans un prochain numéro.

Nous avons donné dans le *Libre-Échange* (nº 13, p. 101), la discussion de la séance des communes à la suite de laquelle, sur la proposition de M. Ricardo, il a été décidé qu'il serait fait une enquête parlementaire pour constater quels ont été les effets des lois de navigation, soit en Angleterre, soit en pays étranger. Le *Times* nous apprend que cette enquête a été ouverte le 9 courant par un comité de la chambre des communes.

Nous remarquons parmi les membres de ce comité plusieurs des chefs de la ligue contre la loi céréale, entre autres MM. Gibson, vice-président du *Board of trade*, Ricardo, Hume, Villiers. Sir Robert Peel, MM. Liddell et Baring étaient aussi présents.

La première personne interrogée a été M. Mac Gregor, secrétaire du *Board of trade*. Au nombre des indications données par M. Mac Gregor, se trouve l'opinion de l'Association pour la liberté du commerce de Montréal, qui se plaint que l'exclusion de la navigation des Américains sur le Saint-Laurent de la mer à Montréal, a beaucoup nui aux exportations, en forçant tous les produits du Haut-Canada à se diriger par terre vers New-York, au lieu de venir s'accumuler à Montréal, qui serait le point d'embarquement le plus naturel.

QUELLE EST L'OPINION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE SAINT-ÉTIENNE?

Le *Courrier de St-Etienne*, qui ne veut pas être *libre-échangiste*, ni *protectionniste*, mais *concessionniste*, gourmande la chambre de commerce de St-Etienne de ne pas s'être encore prononcée sur la question de la liberté commerciale, bien que le comité Stéphanois de la défense du travail national ait fait son manifeste depuis assez longtemps. En l'absence d'une décision directe et récente de la chambre de commerce de St-Etienne, le *Courrier* de cette ville commente une séance des conseils généraux de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, dans laquelle un membre a parlé au nom de la chambre de St-Etienne.

Nous avons sous les yeux un document, qui, pour le passé, peut lever tous les doutes de notre confrère; c'est un mémoire que la chambre de commerce de St-Etienne a adressé elle-même au ministre du commerce en 1834. Voici un extrait de ce mémoire :

» Le gouvernement aura à se prononcer entre les industries qui trouvent dans le sol, dans le climat, dans les divers avantages particuliers au pays et dans les facultés industrielles de sa population, toutes les conditions de leur succès, et celles que soutiennent ou qui, du moins, croient ne pouvoir se soutenir qu'à l'abri des droits élevés et des prohibitions.

» Les premières n'imposent aucun sacrifices aux consommateurs, aucune restriction aux autres industries; le maintien de la paix, et tout ce qui peut multiplier les relations entre les peuples, sont pour elles autant d'éléments de prospérité. Il n'y a jamais lieu de redouter leur développement, attendu que, sous un régime de liberté, les débouchés ne sauraient être restreints par la concurrence étrangère, les conditions qui déterminent leur supériorité étant en quelque sorte inhérentes au pays et à sa population.

» Il n'en est pas de même des industries protégées par les tarifs : celles-ci obligent les consommateurs à payer les produits beaucoup plus chers qu'ils ne les payeraient s'il y avait libre concurrence. En empêchant l'introduction des produits étrangers, elles nuisent au développement de toutes les industries pour lesquelles nous possédons la supériorité; elles sont intéressées à l'isolement des états, et elles en proclament la nécessité; enfin, les développements qu'elles reçoivent, par suite de la protection douanière, peuvent attirer les

capitaux et les facultés industrielles dans de mauvaises voies, d'où ils ne pourraient être retirés, en cas qu'il devînt nécessaire de supprimer plus tard cette protection, sans de grands sacrifices. »

Voilà qui vaut mieux, pour éclairer le *Courrier de St-Etienne* que l'opinion individuelle d'un membre du conseil général des manufactures, et qui peut servir à l'instruction des membres actuels de la chambre de commerce.

LES CHEMINS DE FER, L'APPROVISIONNEMENT ET L'AGRICULTURE.

Si l'on examine le fond des choses, on s'aperçoit qu'il y a entre le chemin de fer et la liberté commerciale une parfaite analogie ; l'un et l'autre étendent le champ de la concurrence, soit pour vendre, soit pour acheter. Ils ont les mêmes avantages et les mêmes inconvénients, non seulement quant à leur effet définitif, mais encore relativement à la période de transition. En un mot, ce sont deux procédés divers qui tendent à la même fin, *faciliter et multiplier les transactions*.

Il suit de là qu'étudier les chemins de fer, c'est étudier la liberté commerciale. Nous ne croyons donc pas nous éloigner de notre sujet, en donnant à nos lecteurs l'extrait suivant d'une enquête ouverte en Angleterre sur l'influence des chemins de fer dans leurs rapports avec l'agriculture. On verra qu'ils font naître des combinaisons inattendues, des affaires, des procédés de production auxquels on n'avait pas songé. Il en sera de même du libre-échange.

Beaucoup de personnes s'imaginent que ces nouvelles voies de communication, utiles aux points extrêmes, ne servent guère, si même elles ne sont nuisibles aux localités intermédiaires. Ce préjugé naît de ce qu'en matière de chemins de fer comme à propos du libre-échange, on ne voit que les transactions *actuelles*, on cherche à savoir comment elles seront affectées, et l'on fait complètement abstraction de ces combinaisons nouvelles que l'avenir réserve et qui sont certaines, quoique nul ne puisse dire *a priori* sous quelles formes elles se manifesteront. Nous croyons que ce préjugé résistera difficilement à la lecture du curieux interrogatoire que le comité d'enquête de la Chambre des Communes a fait subir au fermier James Smith de Decomston.

Avez-vous eu occasion d'apprécier de quelle utilité les chemins de fer peuvent être pour l'agriculture ?

— Oui, vraiment.

— Que vous semble du résultat général ?

— J'ai occasion de parcourir fréquemment les contrées que traversent les lignes établies depuis quelques années ; j'ai pu me convaincre d'une amélioration très-notable dans la culture, résultat évident du bas prix et de la facilité des transports. Pour le prouver, j'ai dressé quelques tableaux. Dans un entre autres, j'ai supposé une ferme de deux cents (quatre-vingt-un hectares), avec un assolement de dix années : c'est la moyenne des assolements en Angleterre et en Ecosse. J'ai supposé une culture intensive, aussi avancée que possible, et participant du système arable et du système pastoral. J'ai calculé ce qu'elle peut donner en récoltes, lait, bétail, enfin tout ce qu'on peut exporter de denrées. Cela va à quatre-vingt huit tonnes (plus de quinze mille quintaux métriques). J'ai calculé, d'autre part, les importations : le bétail acheté pour l'engraissement, la chaux et autres substances, le guano, les différents engrais chimiques en usage aujourd'hui, sans oublier l'article semences ; dans une bonne exploitation, l'on ne néglige jamais de renouveler les semences. Je suppose, à parcourir une distance de quinze milles (plus de 24 kilomètres). Les importations monteront à 197 tonnes (plus de vingt mille quintaux métriques), ce qui, joint aux 148 tonnes d'exportation, donne un total annuel de 346 tonnes (plus de trente-cinq mille quintaux métriques).

— Le tout pour une distance de quinze milles ?

— Oui, j'ai compté les frais de transport par chemin de fer, à un denier (dix centimes et demi) par tonne (environ dix quintaux métriques), et par mille parcouru. Sur quelques chemins, c'est bien au-dessus du tarif ; sur d'autres, c'est au-dessous ; mais on peut dire que c'est la bonne moyenne.

— Pour transporter des produits et des engrais ?

— Oui. Ces chiffres admis, et en ajoutant les voyages des personnes qui conduisent les denrées au marché, qui accompagnent les transports, voyages que je compte à un denier par mille, j'arrive, pour le total des importations et des exportations à une dépense de quarante huit shillings neuf deniers. L'ancien mode de transport revenait à six deniers par ferme et pour un mille parcouru ; ce qui donnait au plus bas prix possible, un chiffre de cent quarante-deux livres seize shillings trois deniers.

— Cela, pour la même distance ?

— Oui.

— Comment établissez-vous votre calcul de six deniers par tonne avec l'ancien mode de transport par la voie ordinaire ?

— Je parle d'après ma propre expérience de trente années J'ai effectué beaucoup de transports tant en denrées agricoles qu'en produits de manufactures ; j'ai trouvé que je n'ai jamais donné moins de six deniers par tonne en Angleterre. Il faudrait plutôt compter davantage.

— Sur les denrées de la ferme, déduisez-vous la consommation de la maison ?

— Certainement.

— Ainsi, pour une ferme comme celle dont il s'agit, vous portez l'économie sur les transports à deux cents livres six shillings six deniers ?

— Oui, ce qui, au bout de vingt ans, représente au moins le chiffre de deux mille quarante-sept livres dix shillings ; et au bout de trente ans, celui de trois mille soixante et onze livres cinq shillings.

— A combien supposez-vous le fermage ?

— Peut-être bien à quatre cents livres.

— La dépense serait en dehors du fermage à acquitter ?

— Oui.

— Et la même ferme qui, avec les chemins ordinaires, sert une rente de quatre cents livres, pourrait en servir une de cinq cents, en jouissance d'un chemin de fer ?

— Oui, dix shillings de plus par acre (un peu plus de quarante centiares.)

— Vous avez établi le service qu'une ferme peut tirer d'un chemin de fer pour exporter ses denrées et importer ses engrais. Pourriez-vous entrer dans quelques détails relativement au bétail en particulier ?

— L'avantage relativement au bétail est certainement très-grand, tant pour transporter les animaux maigres du lieu d'achat sur le sol plus riche où ils seront engraissés, que pour transporter le bétail gras sur le marché où se trouve le consommateur.

— Pourriez-vous nous donner un aperçu de ces frais ?

— J'ai là-dessus un travail. Le transport du bétail par chemin de fer revient à peu près au même prix que la conduite par la voie ordinaire. Mais on gagne beaucoup par le bon état du bétail, et surtout du bétail gras. Conduit par la voie ordinaire, un bœuf engraissé, après avoir fait un voyage de soixante à soixante-dix milles, aura perdu en valeur une somme qu'on peut calculer égale à ce qu'eût coûté le transport. Cela va au moins à cinq pour cent de la valeur de l'animal.

— Evaluez-vous donc l'avantage du transport à un tel chiffre par tonne ?

— Oui.

— L'usage des engrais importés n'est-il pas limité aujourd'hui aux localités peu distantes des ports ?

— Certainement. Aux localités peu distantes d'un port ou d'un canal de communication.

— Les chemins de fer leur permettront-ils de pénétrer au prix courant, à de plus grandes distances ?

— Sans nul doute.

— Ainsi, des comtés qui jusqu'ici n'en avaient pu faire usage, le pourront dorénavant ?

— Ils le pourront.

— L'établissement des chemins de fer n'a-t-il pas été suivi sur plusieurs points du royaume de celui d'usines où se prépare l'acide sulfurique pour des applications agricoles ?

— Oui, la facilité des transports a amené partout une grande extension de la fabrication des engrais chimiques, et le nombre des usines ira désormais croissant : j'en ai la conviction.

— De quels engrais entendez-vous parler principalement ?

— Des engrais Liebig, par exemple. Dans ma propre pratique, je n'ai pas reconnu leur grande efficacité ; mais il en est d'autres dont la puissance a été pleinement constatée. Tels sont les urates préparés avec l'urine, la poudre d'os, les tourteaux de colza, le nitrate de soude, et d'autres engrais composés de différents produits chimiques.

— L'emploi de l'acide sulfurique à des applications agricoles ne s'est-il pas considérablement répandu ?

— Je le crois. On en fait un très-grand usage pour dissoudre les os.

— Grâce aux chemins de fer, les engrais que fournissent les villes ne pourront-ils pas voyager plus loin que par le passé ?

— Certainement

— Ainsi, l'on peut espérer qu'un jour ils cesseront d'être perdus comme ils le sont malheureusement aujourd'hui ?

— Il s'en perdra infiniment moins.

— Et les transports de terres pour amender un sol, quelle influence les chemins de fer auront-ils sur eux ?

— Les rails rendraient un service immense s'ils pouvaient amener ces terres sur le champ même où l'on en a besoin. Par malheur, dans presque tous les cas, il faudrait décharger, recharger sur tombereaux, pour voiturer à des distances considérables.

— Vous bornez donc le service au seul cas où les terres sont là sous la main ?

— Exactement.

— Et le transport des sables de mer ?

— En Irlande, on en voiture sur de petites charrettes jusqu'à trente milles dans l'intérieur du pays. Et le fermier se trouve payé de sa peine en l'appliquant sur les sols argileux et humides.

— Avec un transport à bas prix, pensez-vous qu'il y aurait réellement avantage à venir prendre de ces sables au bord de la mer pour les conduire à de très-grandes distances dans l'intérieur ?

— Je le pense. Dans beaucoup de cas où l'on a affaire à des sols saturés d'eau ou complètement épuisés, le propriétaire se trouverait peut-être bien, s'il est voisin d'un chemin de fer, de construire un embranchement pour son service particulier.

— Le nitre, la chaux, dont on fait usage dans certaines localités, seraient-ils également transportés avec avantage à de grandes distances ?

— Oui.

— Pensez-vous que l'agriculture ait gagné à l'introduction des engrais chimiques tirés de l'étranger ?

— Oui.

— Leur effet n'est-il pas d'une durée assez limitée ?

— La poudre d'os que nous tirons du continent, de pays très-éloignés, a un effet de grande durée. Celui du guano se prolonge moins ; mais le guano a cet avantage précieux de donner de belles récoltes en vert pour la nourriture du gros bétail et des moutons, et les récoltes en vert ajoutent beaucoup à la prospérité d'une exploitation.

— Mais ne faut-il pas le renouveler fréquemment ?

— Plus que la poudre d'os, il est vrai ; mais il a établi une fumure en *extra* sur la ferme.

— L'effet des terres apportées comme amendement est-il durable ?

— Certainement. Un sol humide que vous couvrirez dans certains cas d'une couche d'un demi-pouce de sable, ou mieux d'une terre d'alluvion, va vous donner de beaux produits pendant plusieurs années.

— Pour que l'usage des amendements se propageât sur une grande échelle, ne faudrait-il pas que le tarif des chemins de fer fût considérablement abaissé ?

— Oui.

— Vous avez calculé tout à l'heure l'économie réalisable pour une exploitation en partant du tarif à un denier le tonneau. Supposons-le abaissé de moitié, du quart ; qu'en résulterait-il ?

— La consommation d'engrais ira croissant, et l'on transportera plus de terres pour amendement. On obtiendra de plus belles récoltes ; le cultivateur se nourrira à meilleur marché, la consommation augmentera dans les grandes villes. Les populations industrielles créeront un plus grand commerce sur les chemins de fer, et les mettront à même d'abaisser encore le tarif ; et comme les articles qui pèsent le plus sont surtout consommés par les classes ouvrières, il en résultera pour elles un bien immense. Beaucoup de parties du territoire seront cultivées alors très avantageusement (si on les favorise d'un chemin de fer), qui aujourd'hui sont condamnées à demeurer comparativement stériles.

— D'après cela ne conviendrait-il pas d'obliger ceux des chemins de fer qui réalisent de grands bénéfices, à construire des embranchements latéraux, pour relier les parties du territoire que le manque de communications condamne à une infécondité comparative ?

— Ce serait mon avis. Je me suis souvent dit qu'il y aurait grand avantage si l'on pouvait, par une loi, je suppose, partager le royaume, quant aux chemins de fer, en grandes sections, dont chacune aurait son système approprié à ses besoins. Chaque système serait tenu de pourvoir d'un embranchement les localités qui ne sont pas en état de faire les avances d'un chemin. Il n'y aurait rien là d'injuste ; car cet embranchement, bien qu'il n'eût point acquitté ces avances, paierait comme partie d'un système général, par l'accroissement de commerce qui en résulterait sur la ligne.

— Revenons à l'utilité des chemins de fer pour l'agriculture, et des transports à bon marché. Pouvez-vous donner au comité quelques renseignements sur l'avantage du transport du bétail abattu, comparé à ce qui se faisait auparavant ?

— Sans chemin de fer il est impossible de transporter les animaux d'engrais au-delà de cinquante à soixante-dix milles, à moins d'une détérioration très-grande. Les chemins de fer permettent d'expédier avantageusement à trois ou quatre cents milles la viande sur pied, et jusqu'à sept cents milles la viande abattue Celle-ci peut-être amenée sur les grands centres de population des points les plus éloignés du royaume, sans une augmentation sensible dans le prix. Par livre de bœuf ou de mouton, cela ne fait pas un tiers de penny pour une distance de cinq cents milles. On peut dire que la viande rendue à Londres peut se donner au même prix qu'à Inverness, dans le nord de l'Ecosse. Un autre avantage précieux du transport facile et à bas prix : les petits bouchers des comtés qui achètent des lots de gros bétail ou de mouton pour la consommation de leur petite ville ou de leur paroisse, sont embarrassés de la partie de viande qui est de qualité supérieure ; ils ne trouvent, autour d'eux, à la vendre que mal. Faites qu'ils puissent l'expédier au loin, à une population plus riche : cette population se trouvera mieux approvisionnée et à meilleur marché, tandis que le petit boucher pourra livrer autour de lui les qualités moyennes et inférieures à plus bas prix. La population riche des villes y gagnera, aussi bien que la population pauvre de la localité où le bétail aura été abattu.

— Les morceaux de choix ne sont-ils pas demandés dans les grandes villes?

— Beaucoup. J'ai pris des informations, dans le Yorkshire, auprès de la direction du chemin de fer du Nord. Les bouchers attendent avec impatience l'ouverture de cette voie pour expédier sur le marché de Londres l'excédant de leur viande de choix, ce qui leur permettra de donner à plus bas prix, à la population ouvrière du lieu, la qualité inférieure.

— En sorte que le transport rapide permet de débiter chaque partie de l'animal, selon sa qualité différente, sur le marché le plus achalandé?

— Oui.

— Avec l'ancien mode, il n'y avait-il pas possibilité d'expédier à une certaine distance la viande abattue?

— C'est à peu près impossible. Voici encore un autre avantage à abattre la viande dans les comtés : les issues, les entrailles, ce dont l'industrie sait tirer parti, ce qui produira d'excellents engrais, porté à la ville, ne fait qu'augmenter le foyer d'infection, tandis qu'à la campagne tout cela est d'un grand prix.

— Avez-vous quelque chose à ajouter aux explications que vous avez bien voulu nous donner?

— J'ai dressé quelques tableaux pour me rendre bien compte de tous ces points. J'ai la conviction que les chemins de fer serviront encore plus pour mettre en rapport entre elles les intelligences de toute une nation que n'a servi la presse elle-même : mieux vaut voir une chose par ses yeux qu'en entendre seulement parler. Les chemins de fer sont l'instrument le plus propre à propager les bienfaits de la civilisation. »

A ce document nous en ajouterons d'autres, sur la même question, puisés à d'autres sources.

Voici longtemps que les éleveurs d'Ecosse concourent, dans une large proportion, à l'approvisionnement des marchés d'Angleterre. Eh bien, depuis une année environ l'on a remarqué tout à coup, sur les différents marchés anglais, une amélioration très-grande dans la qualité des viandes, amélioration qu'on ne peut attribuer qu'à certaines modifications qui s'introduisent dans le transport du bétail. Les localités de l'élève en Ecosse se trouvent dans la partie qui manque encore de chemins de fer. Le bétail destiné aux marchés d'Angleterre est conduit par bateaux à vapeur, et souvent à pied pour une grande partie de la route jusqu'à la ligne la plus prochaine, laquelle le transporte sur le marché où il sera abattu. A mesure que les chemins viennent au-devant de lui, en se multipliant en tous sens sur le sol anglais, la distance à parcourir à pied diminue, et la viande conserve d'autant mieux sa qualité, que l'on prend soin d'épargner plus de fatigue aux animaux.

En ceci, le chemin de fer réussit mieux que le bateau à vapeur. Ce dernier mode, pour peu que la distance soit longue, n'est pas moins nuisible que le voyage à pied. Dans les dernières vingt-cinq années, les comtés les plus au nord de l'Ecosse ont expédié en Angleterre bien du bétail par la voie de mer, et l'on a pu constamment observer qu'à leur arrivée à Londres les animaux sont tous dans un état anormal. Ils semblent frappés de stupeur, et sont aussi épuisés que s'ils avaient supporté une extrême fatigue.

Nous terminerons par une comparaison des tarifs anglais avec les français.

On suppose une distance de *soixante-seize milles*, qui est précisément celle de Paris à Orléans, et une autre de *soixante-douze milles*, qui est celle d'Orléans à Tours. Le tarif anglais, pour la première distance, est cinq shillings trois deniers pas tête de bœuf, un shilling 3 deniers par tête de veau, un shilling par tête de mouton, un shilling par tête de porc. Pour la seconde distance, il est abaissé dans une proportion de tant par mille.

Le tarif français est de six shillings quatre deniers par tête de bœuf; sept shillings et un demi denier par tête de mouton, et deux shillings neuf deniers par tête de veau ou de porc. Le tarif est le même pour la seconde distance, bien qu'elle soit moindre de deux milles.

Le tarif anglais pour les marchandises est environ de moitié moindre que le tarif français. Le transport des chevaux et des voitures coûte aussi beaucoup moins.

Il y a là matière à bien des réflexions; et pour qui veut remonter aux sources, il ne sera pas difficile de s'expliquer pourquoi la France se trouve et se trouvera retenue pour longtemps dans des conditions défavorables.

(Industriel du Brabant).

RÉUNION PUBLIQUE A BORDEAUX

DE L'ASSOCIATION POUR LA LIBERTÉ DES ÉCHANGES

(Séance du 4 mars.)

PRÉSIDENCE DE M. DUFFOUR-DUBERGIER.

Longtemps avant l'ouverture de la séance, la salle des Arts de l'Académie est envahie par les membres de l'association, qui ont de la peine à se placer tous dans cette enceinte un peu exiguë. A deux heures et demie, M. Duffour Dubergier, maire de Bordeaux, président de l'association à Bordeaux, prend place au bureau; à côté de lui viennent se placer les membres du conseil.

La séance est ouverte, et la parole est d'abord donnée à M. Gustave Brunet, secrétaire général de l'association.

M. GUSTAVE BRUNET, Messieurs, des circonstances graves se sont produites depuis la dernière réunion des membres de l'Association du libre-échange; elles sont venues prouver à quel point les intérêts généraux réclament l'application des doctrines que nous défendons avec persévérance.

Une récolte trop peu abondante a jeté des craintes dans le pays; elle a été pour les populations souffrantes la cause de privations fâcheuses et d'embarras cruels. Ces privations, ces embarras, un système de liberté les aurait prévenus, atténués en grande partie; les restrictions douanières ont aggravé l'état des choses, et le gouvernement, contraint de chercher, en hâte, un remède passager dans les franchises d'importation, ne l'a toutefois accordé que pour un temps trop limité.

Cette application timide, incomplète du principe de liberté ne saurait, nous le croyons, soulager assez efficacement la détresse générale; elle promet d'ailleurs pour l'avenir le retour des mêmes funestes effets sous l'influence des mêmes causes. Supposé qu'en 1849, en 1850, nous ayons encore une récolte peu abondante, la législation douanière qui régit l'importation des céréales continuera beaucoup trop longtemps d'opposer sa barrière à l'arrivée du pain.

Il est d'ailleurs d'autres substances alimentaires que le froment; la viande, les salaisons, les produits de tout genre, destinés à la consommation, autres que les grains, restent repoussés de nos frontières par des tarifs exorbitants. Un tel état de choses ne peut avoir d'excuses. Il importe aux progrès de l'industrie, il importe à la sécurité nationale, que le peuple français soit aussi bien nourri que les habitants des pays qui nous environnent. L'Angleterre a affranchi de tout droit les objets destinés à l'alimentation des masses; la France doit suivre cet exemple. N'est-il pas ridicule qu'un bœuf, par exemple, arrivant des pâturages de la Belgique ou des plaines de Holstein, parvienne au consommateur de Londres sans payer une obole à quelque agent du fisc que ce soit, tandis que, s'il se dirige sur Paris, il aura à subir un renchérissement de plus de 100 fr. pour droit d'entrée, droit d'octroi, décime de guerre, perçu depuis trente-deux années de paix, etc.?

Signaler pareils abus, c'est les frapper; les forcer à se soumettre à une discussion publique, éclatante, c'est leur donner le coup de mort. Peut-être ne tomberont-ils pas tout de suite, mais ils auront reçu une blessure dont ils ne guériront pas.

Vous entendrez dans un instant la lecture d'un projet de pétition qu'il s'agit d'adresser aux Chambres législatives; une voix toujours écoutée avec l'attention et l'intérêt que commande la triple autorité d'une haute position, de connaissances étendues et spéciales, fruits de la réflexion et de l'expérience et du plus noble dévoûment à la chose publique, s'est réservé de vous rendre compte des demandes que l'association croit devoir adresser aux représentants du pays.

Il est d'autant plus essentiel de provoquer des débats sérieux sur la grande question de la liberté du commerce, que ces problèmes, il faut en convenir, Messieurs, sont encore bien peu compris en France. L'éducation de notre pays, sous ce rapport, est encore à faire.

L'association bordelaise en a eu la preuve dans le cours des efforts qu'elle a tentés pour rattacher à sa bannière les principales villes du Midi de la France.

Nous avons entretenu une correspondance suivie avec les départements qui nous entourent; nous avons eu des adhésions personnelles d'un véritable prix; mais, nous devons l'avouer, nous avons rencontré aussi des doutes et des incertitudes.

La chambre de commerce de Bayonne, tout en admettant la nécessité d'une révision des tarifs, voudrait que cette révision ne modifiât qu'avec beaucoup de lenteur et de circonspection le système de la protection; la chambre de commerce de Toulouse craint l'effet de toute réforme; ailleurs, on promet d'étudier la question, mais on comprend à peine tout ce qu'a de bienfaisant et de généreux le principe de la liberté commerciale.

Ceci, Messieurs, ne doit nullement nous décourager. Depuis longtemps, sans doute, Bordeaux réclame la réforme douanière; mais il n'y a guère plus d'une année que, sortant d'un isolement fâcheux et trop prolongé, notre ville s'est attachée à rallier à cette noble cause les sympathies de la France entière.

Un an, c'est bien peu pour faire circuler une idée; et toutefois, celle que vous avez émise a déjà fait son chemin. Vous savez tous qu'une association pareille à la nôtre, ayant même but et même foi, s'est formée à Paris; elle compte dans son sein des notabilités parlementaires, des savants dont le nom est connu de toute l'Europe; elle tient chaque mois une séance publique, où de brillants orateurs développent, en les popularisant, ces grandes vérités qui sont comme le dernier mot de l'économie politique, cette science, fille du progrès des lumières, où règnent cependant encore trop de superstitions.

La première cité maritime, commerciale de la France, l'entrepôt de la Méditerranée, Marseille, marche d'accord avec nous; une association s'y est établie; elle se livre à des travaux importants; elle nous communique ses recherches et ses vues; son concours nous est acquis.

A Lyon également, une association est formée; elle prépare ses moyens d'action, et, une fois son organisation achevée, nous avons tout lieu de croire qu'elle nous secondera avec efficacité. Nous pouvons compter sur son appui pour soutenir les demandes que nous adressons aujourd'hui aux Chambres; la cherté du pain dans les vallées du Rhône, dans l'est de la France, rallie là toutes les opinions en faveur du bon marché.

Le Havre s'est vivement ému à l'aspect du drapeau que vous avez déployé; il réclame, lui aussi, la réforme des tarifs, il la veut large et profonde; mais, à certains égards, il paraît craindre l'application d'un système complet; il s'inquiète des intérêts de la marine marchande, si elle venait à être privée des monopoles que, pour certaines navigations, les lois lui ont réservés. Des questions aussi délicates ne peuvent que gagner à une discussion éclairée, de la part d'hommes pratiques, exercés par l'habitude journalière des grandes affaires, et nous ne doutons pas qu'après un examen sérieux, le Havre, où déjà nous comptons d'habiles et chaleureux partisans, ne se range franchement avec nous.

Nantes s'est déclaré dans le même sens que le Havre, mais avec des restrictions encore plus timides. Toutes ces hésitations n'ont rien qui doive nous surprendre; le temps, la marche des choses les dissipera, en nous ralliant des sympathies nouvelles, et dans tous les ports de mer les armateurs comprendront qu'ils ne peuvent prospérer en présence d'un système douanier qui grève d'un renchérissement considérable les matières premières indispensables à la construction des navires, et ne livre à la navigation française d'autre sphère que celle bien circonscrite de nos trop étroites colonies. Le libre-échange a d'autres pensées; il voudrait que le pavillon français flottât sur toutes les mers, abordât tous les rivages, et parcourût en son entier la carrière que les progrès de la civilisation ouvrent à l'activité et à l'énergie de nos marins.

Pour répandre une doctrine, pour tenir tête à des adversaires actifs, pour rallier autour de soi ses amis, il n'y a d'autre moyen efficace, continuel, que celui de la presse. Les diverses associations ont dû s'entendre pour la création d'un journal; et c'est après un mûr examen, c'est à la suite d'une discussion approfondie que le journal le *Libre-Échange* a été créé à Paris. Vous savez, Messieurs, qu'il paraît depuis le mois de décembre; vous savez qu'il a pour directeur un homme dont vous avez été la même d'apprécier le talent, la conviction, je n'ai pas besoin de nommer M. Bastiat. Les économistes les plus distingués, MM. Michel Chevalier, Blanqui, Léon Faucher, Wolowski, d'autres écrivains habiles l'enrichissent du fruit de leurs remarquables travaux. L'association bordelaise s'est efforcée de procurer une large publicité à cet organe de nos doctrines. Le journal compte déjà près de 500 souscripteurs dans le département de la Gironde. C'est quelque chose, ce n'est pas assez. Nous demandons d'une manière pressante, à tous les amis de la liberté commerciale, de donner leur concours à une publication qui doit devenir de plus en plus utile, nous les conjurons de la propager autant qu'il leur sera possible. L'association ne perd aucune occasion de transmettre à ce journal les renseignements, les avis, les recherches qui peuvent servir à mettre en lumière tous les vices du système prohibitif. A mesure que nos diverses commissions avanceront dans l'examen des questions qu'elles étudient, nous serons à même de donner de la publicité à des travaux importants. La commission de navigation (et je ne cite que celle-là) a déjà rédigé des mémoires étendus; ils témoignent de son empressement à envisager sous toutes les faces les problèmes épineux, les circonstances si multiples et parfois si délicates qui se rattachent à l'existence, au développement de la marine marchande. La question des sucres, celle des bestiaux, celles qui concernent les relations commerciales de la France avec les nations de l'Europe, avec les régions d'outre-mer; le régime des octrois, des douanes intérieures, dont l'exagération suscite tant de plaintes, tout cela est l'objet de recherches approfondies et de conférences multipliées qui ne demeurent pas stériles.

Le bureau de l'Association vous doit, Messieurs, un compte exact et lucide des sommes que vos souscriptions ont, il y a un an, placées à sa disposition. Notre comptabilité a été tenue avec l'ordre le plus sévère, toutes les dépenses de quelque importance n'ont eu lieu qu'après avoir été votées par le conseil; et quant aux petits débours que ramène souvent le cours des choses, ils ne sont acquittés que sur le vu des commissaires délégués. Le nom de notre honorable trésorier est une garantie parfaite de la régularité de ce mouvement de fonds. Deux termes du montant de la souscription, c'est-à-dire la moitié, ont été recouvrés; ils ont fait face aux frais de loyer et d'installation, aux débours assez considérables qu'ont entraînés les publications qui sont déjà émanées de l'Association. Nous avons dû nous imposer quelques sacrifices pour fournir à notre journal les moyens de paraître; mais, à mesure que le nombre de ses abonnés progressera, à mesure qu'il sera mieux connu, mieux apprécié, nous serons dédommagés de ces avances et nous en recueillerons les fruits.

Vous comprenez, Messieurs, que le bureau de l'Association ne pourrait venir dérouler ici les colonnes de chiffres qui établissent ses recettes et ses dépenses; mais il sera donné

avec empressement communication de la comptabilité entière à tout membre de l'Association qui sera désireux d'en prendre connaissance; il acquerra ainsi la preuve que l'économie et l'ordre ont présidé à toutes les dépenses qui ont été votées; il s'assurera par lui-même que le conseil s'est efforcé de tirer le meilleur résultat possible des fonds qui lui ont été confiés et dont il est toujours prêt à rendre le compte le plus minutieux.

L'été dernier, une fois les élections terminées, la pensée publique paraissait affranchie de préoccupations politiques, et nous avions lieu de croire qu'elle allait s'attacher à ces grandes questions qui ont tenu l'Angleterre en émoi durant plusieurs années; des événements graves et qu'il doit nous suffire d'indiquer, ont porté ailleurs l'attention de la presse et des pouvoirs de l'État; la réforme commerciale s'est vue éclipsée par des discussions diplomatiques, par des querelles de ministre à ministre. Ceci ne peut durer, et bientôt, sans doute, les Chambres, le public, placeront la liberté commerciale au premier rang des sujets qui doivent fixer leurs regards. On comprendra qu'il n'est pas possible de laisser plus longtemps les industries privilégiées s'endormir sur l'oreiller de la protection, sommeil coûteux dont le pays paie les frais; on aura la certitude qu'à moins de vouloir de plus en plus laisser à l'Angleterre la suprématie commerciale et maritime, la France doit marcher dans la voie de ces réformes salutaires où sir Robert Peel a dirigé ses compatriotes, dont l'activité mercantile a reçu ainsi le stimulant le plus énergique.

Aujourd'hui même, Messieurs, nous recevons de Londres les tableaux officiels du commerce extérieur de la Grande-Bretagne, en 1846; nous connaissons ainsi, dès les premiers jours de mars, des résultats importants dont la contre-partie, pour ce qui regarde la France, n'est publiée à Paris qu'au mois de novembre.

Devant une assemblée nombreuse, il faut, je le sais, ne citer des chiffres qu'avec une extrême réserve, mais ceux que je vais indiquer vous paraîtront sans doute dignes d'être connus. Ils attestent à quel point la réforme des tarifs britanniques a développé le mouvement commercial, par suite le bien-être des consommateurs, le travail, l'activité des ateliers, les bénéfices du commerce. Encore, ces résultats sont-ils loin de ce qu'ils auraient été, si l'insuffisance d'une récolte désastreuse n'était venue paralyser l'élan de la spéculation et les efforts de l'industrie chez nos voisins.

En comparant à deux années de distance, nous aurons devant nous un contraste frappant.

En 1844, le commerce extérieur, dans les ports de la Grande-Bretagne, avait offert, entrée et sortie réunies, un total de 7 millions 910,000 tonneaux; en 1846, ce total a été de 9,692,000 tonneaux; c'est un progrès de 2,210,000 tonneaux, à vingt-quatre mois de distance; 2,210,000 tonneaux, c'est plus que le montant du tonnage total français ou étranger qui arrive chaque année, soit de nos colonies, soit de la pêche, soit de tout pays étranger, dans les ports de la France.

En 1844, il était entré en Angleterre 8,000 têtes de bétail; il en a été importé près de 150,000 en 1846, et toutefois, malgré ce surcroît énorme, malgré cette invasion des bestiaux étrangers, invasion plus redoutable pour la France, au dire d'un illustre général, que ne le serait l'invasion des Cosaques, jamais les fermiers anglais ne se sont défaits plus facilement de leur bétail, jamais ils n'ont obtenu de meilleurs prix.

Deux mots au sujet des cafés. Vous savez, Messieurs, quels droits exagérés pèsent en France sur cet article. Le conseil général du commerce avait insisté, lors de sa dernière session, pour une réduction que tout réclame, mais la lenteur administrative hésite encore, et le gouvernement paraît craindre, en réduisant le droit, de voir son revenu diminuer. Qu'il se rassure en jetant les yeux sur ce qui s'est passé en Angleterre.

En 1836, avec un droit de 6 deniers sur les cafés de provenances britanniques et de 1 shelling 3 deniers sur les cafés étrangers, la consommation fut de 24,900,000 livres.

En 1846, en présence d'un droit de 4 deniers et 6 deniers (dégrèvement opéré en 1845), elle est arrivée à 38,700,000.

De sorte que le fisc, ayant à prélever les droits sur de plus fortes masses, a regagné et au-delà ce qu'il aurait perdu si la consommation était demeurée stationnaire; mais le premier lord de la Trésorerie était si bien rassuré à cet égard, que dans ses évaluations de budget il avait porté l'accroissement de revenu que devait lui donner cette réduction de droit, prophétie habile à laquelle l'événement s'est chargé de donner une éclatante sanction.

Sur les sucres, progrès non moins important: en 1846, l'importation a surpassé de plus de 1,200,000 quintaux celle de 1836; en 1846, la consommation s'est élevée à 5,400,000 quintaux, tandis qu'elle n'avait été en 1844 que de 4,100,000.

Une foule d'autres articles nous offriraient un progrès tout aussi notable, heureux résultat de la réforme douanière; mais ces détails ne sauraient trouver place ici, et déjà ceux dans lesquels j'ai cru devoir entrer n'ont que trop fatigué votre attention. Je dois m'arrêter : je m'empresse de céder la parole à des voix plus habiles que la mienne; elles vous diront quel est le sens de la manifestation qu'on vous propose aujourd'hui, manifestation qui peut, qui doit avancer les affaires des nouvelles doctrines économiques que Bordeaux défendra avec toute cette persévérance, ce dévoûment, cette fermeté dont Cobden et ses émules ont donné de si brillants exemples. Ces doctrines prévaudront, parce qu'elles se fondent, après tout, sur la justice et sur le sens commun, parce qu'elles se résument dans un axiome qui ralliera bientôt toutes les nations, et cet axiome le voici : « Les hommes doivent être libres d'échanger entre eux, quand cela leur convient, les fruits de leurs travaux. » Principe fécond, symbole du bien général, du bien des masses, du bien des petits et des grands, des forts et des faibles, principe qui, devenant la règle de la politique, fera disparaître l'abus, le monopole, le privilége; et, semblable au soleil qui verse des torrents de lumière sur ses obscurs blasphémateurs, le Libre-Échange répandra ses bienfaits sur ces hommes qui l'auront combattu de leurs efforts impuissants. La liberté du commerce, sans entraves et sans restrictions avec l'univers entier, est la cause du véritable progrès; c'est celle de la civilisation, et la civilisation, ne l'oublions pas, Messieurs, elle ne rétrograde jamais (Applaudissements.)

Après M. Gustave Brunet, la parole a été donnée à M. Hovyn de Tranchère, rapporteur du concours ouvert par l'association, touchant l'influence de la liberté du commerce sur la condition des classes ouvrières.

M. Hovyn de Tranchère : Messieurs, il est dans la destinée de l'humanité de se poser toujours des problèmes et d'en poursuivre la solution à travers les obstacles et les difficultés de la route. La liberté civile, ce bienfait immense, que les esprits les plus éclairés du grand siècle auraient regardé comme une utopie dangereuse, a été réalisée par nos pères, et mieux que moi vous savez la part glorieuse et sanglante que la Gironde a prise à cette féconde conquête. Mais il reste encore beaucoup à faire pour ces classes laborieuses dont les droits politiques ont été proclamés : il reste à assurer leur bien-être matériel, à améliorer leur condition morale, et après avoir obtenu la Charte de la liberté politique, à demander que l'on nous octroie enfin la Charte de la liberté commerciale. Cette question en effet préoccupe tous les esprits voués à la recherche du progrès social. Tous les partis s'en font une arme, tous les systèmes se la proposent pour but. La charité chrétienne lui consacre ses plus touchantes sollicitudes; les théories socialistes lui prêtent leurs imaginations les plus brillantes; le soulagement des classes laborieuses est à l'ordre du jour de toutes les discussions, et, — chose étrange dans ce siècle voué au culte du veau d'or, — les riches pensent beaucoup aux pauvres, parce qu'ils comprennent que jamais peut-être les pauvres n'ont plus pensé aux riches. (Sensation.)

Cette préoccupation devait inévitablement dominer la lutte des deux partis qui divisent aujourd'hui le monde commercial; et, en effet, les prétendus défenseurs du travail national n'ont pas manqué de se présenter de prime-abord comme les protecteurs nés des classes laborieuses; l'industrie privilégiée

Qui jadis..... mais alors elle était moins humaine,

s'est tout à coup senti comme par enchantement des entrailles de mère pour ceux qui travaillent; à l'en croire, son vœu le plus cher est de donner beaucoup à ses agents et de leur demander le moins possible, et si elle n'élève pas le taux de ses salaires, c'est seulement par crainte de démoraliser ses ouvriers. Nous avons peu de confiance en cet attendrissement subit des bons maîtres de la prohibition; et d'ailleurs, pour que l'ouvrier ait trente sous par jour, est-il absolument nécessaire que le maître ait, bon an mal an, cent mille francs de rentes? Pour que l'ouvrier soit heureux, est-il indispensable que sa nourriture et son vêtement soient grevés de droits exorbitants? Nous l'avouons à notre honte, mais nous ne saurions penser que ce grand problème économique puisse avoir une solution aussi singulière. Nous croyons, au contraire, que l'ouvrier ne sera réellement à son aise que lorsqu'il pourra se procurer, au meilleur compte possible, le pain qui le nourrit et le drap qui le couvre; nous croyons que la vie à bon marché est le seul remède aux souffrances des classes laborieuses, — car le salaire est autant dans ce qu'il faut acheter pour vivre, que dans ce que l'on reçoit pour travailler; — nous croyons que la liberté des échanges peut seule conduire à ce résultat, et c'est parce que l'association bordelaise a compris toute l'importance de cette question, qu'elle a voulu qu'elle fût mise la première au concours. Avant d'arriver aux questions spéciales qui intéressent le commerce, l'agriculture et l'industrie, elle a voulu démontrer hautement qu'elle était dévouée aux intérêts des classes laborieuses; avant d'ajouter un mets nouveau à la table des heureux du siècle, elle a voulu prouver qu'avec elle l'ouvrier pouvait compter sur son pain quotidien.

Deux reproches, messieurs, ont été adressés aux libre-échangistes; d'abord, et comme pour nous abattre d'un seul coup, on nous accuse d'être vendus à l'Angleterre et d'être quelque peu émissaires de Pitt et de Cobourg; pour ma part, je dois déclarer que j'en suis encore à attendre le prix de ma trahison. (Rires.) Veuillez d'ailleurs remarquer que nous nous occupons ici d'améliorer le sort du travailleur; c'est de la bienfaisance dans la plus large acception du mot, et, messieurs, la bienfaisance est un mot français qui est né en 1760, et qui a eu pour père l'abbé de Saint-Pierre! (Bravos.)

On nous accuse ensuite de travailler à bouleverser l'industrie française et à ruiner le travail national; cette accusation est, nous en convenons, plus spécieuse que la première, mais elle est pour le moins aussi peu fondée. Que demandons-nous en effet pour l'agriculture, pour le commerce, pour l'industrie et pour les ouvriers employés dans ces trois branches principales de la prospérité de notre pays? Nous demandons que les matières premières soient affranchies de tout droit; nous demandons que les matières alimentaires soient admises sur le marché intérieur sans passer sous les fourches caudines du tarif des douanes; nous demandons que l'ouvrier ait à sa disposition les éléments de son travail, de son vêtement et de sa nourriture aux meilleures conditions possibles.

Ainsi qu'arrive-t-il, par exemple, lorsque la matière première éprouve une baisse sensible? L'ouvrier qui la manipule retire de son labeur une rétribution plus considérable et plus facile, car alors l'acheteur, assuré d'un bénéfice certain sur le prix définitif, est plus disposé à entrer en marché avec le producteur et à lui laisser, par cela même, plus de latitude pour sa façon et sa main d'œuvre. Si, au contraire, la matière première est déjà à un prix élevé, la demande, effrayée de ce taux qu'elle ne peut atteindre, se restreint de plus en plus, et si l'ouvrier veut travailler, s'il éprouve ce besoin impérieux de gagner la vie de sa famille, c'est sa façon, la valeur même de son industrie, qu'il est obligé de réduire pour mettre l'offre au niveau de la demande, et ne pas rester oisif dans sa force et dans sa bonne volonté.

De bonne foi, n'est-ce pas là ce qui se passe tous les jours sous nos yeux? En quoi donc ces sages mesures pourraient-elles compromettre l'existence de l'ouvrier, et où y découvre-t-on ce radicalisme qu'on nous reproche sans cesse et qui effraye tant de consciences timorées? A l'ouvrier, comme producteur, elles fournissent aux conditions les plus avantageuses les éléments de son travail et de son industrie; à l'ouvrier, comme consommateur, elles donnent la vie à bon marché. Est-ce là de la théorie, du roman? Je ne saurais le croire. Si dans tout ceci quelqu'un fait du roman, mais du roman dix-neuvième siècle, du roman à tant la ligne, ce sont plutôt nos adversaires; mais par malheur c'est nous qui payons leurs feuilletons.

Sans doute il est des industries qui souffriraient de l'application immédiate des principes absolus du libre-échange. — Ainsi, je suis porté à croire que le café national de glands doux et la chicorée française ne résisteraient pas longtemps à une invasion de moka. — Mais, pour parler sérieusement, que sollicitons-nous ici pour notre commerce, pour notre agriculture et pour notre industrie? Nous voulons donner à ces trois forces vives du pays une assiette normale; nous voulons qu'elles s'exercent enfin sur des matières premières à bon marché? Encore une fois, où est le danger, où est la table-rase?

On ne manque jamais aussi, je le sais, de s'effrayer du déplacement des populations industrielles, mais outre que ces déplacements seraient bien moins fréquents qu'on ne se plait à le supposer lorsque la fabrication agirait sur des éléments dégrevés, on ne saurait non plus en exagérer les dangers. En industrie, comme partout ailleurs, même dans les républiques, à côté de ceux qui commandent, il y a ceux qui obéissent; chez les premiers, il y a assez de forces, assez d'études pour aller aux industries fécondes; chez les seconds, peu d'efforts à faire pour se porter dans un autre atelier et s'y livrer à un autre travail. — La même machine à vapeur qui fait fonctionner aujourd'hui une scierie, fera demain gémir une presse pour peu qu'on la déplace; et tel postillon, qui se croyait né pour conduire toute sa vie à grandes guides sur les routes du roi, fera au besoin un excellent garde de chemin de fer. — Et fallait-il, je vous le demande, renoncer aux chemins de fer, parce qu'ils pouvaient nuire un moment à la classe intéressante des postillons? (Rires.)

Qu'on veuille bien d'ailleurs remarquer ce qui se passe dans le fait des machines nouvelles; il n'est pas une de ces inventions qui sont la gloire du génie industriel de l'homme et les lettres de noblesse de leur auteur, dont on n'ait pas aussi exagéré, en temps et lieu, les inconvénients. Lorsque le métier à la Jacquart fut découvert, il semblait, au premier abord, qu'il allait réduire au néant une foule de manœuvres; qu'est-il arrivé cependant? Le nouveau métier a donné à la consommation le même élan qu'il imprimait à la fabrique lyonnaise; Jacquart a enrichi sa patrie et n'a pas fait un oisif. Si les réflexions qui précèdent sont justes dans les temps ordinaires, quelle force ne doivent-elles pas emprunter à des circonstances comme celles où nous nous trouvons aujourd'hui? et la Providence ne paraît-elle pas donner de graves et terribles enseignements à ceux qui veulent que la prohibition veille toujours, comme une sentinelle implacable, aux limites de nos frontières? Si l'on avait proclamé depuis longtemps les principes du libre-échange, s'ils avaient été appliqués avec prudence et de longue main, croit-on que nous aurions à subir une crise des subsistances? Pense-t-on que le commerce n'aurait pas pu se livrer à des transactions plus étendues, et amener sur nos marchés les grains qui nous manquent, et le bétail qui fait défaut aujourd'hui à l'alimentation publique?

Les fléaux qui font les mauvaises années sont de deux sortes : les uns viennent de Dieu, et nous devons nous y résigner; les autres viennent des hommes : ils s'appellent la prohibition, et nous devons nous en préserver et nous en défendre. (Sensation.) Mais je laisse à une voix plus éloquente et plus sympathique que la mienne le soin de déve-

lopper ce côté de la question, et j'ai hâte de revenir au sujet principal de ce rapport.

Si le bien-être matériel de l'ouvrier doit résulter de l'application des principes de la liberté commerciale, sa condition morale doit s'élever en raison directe de son aisance intérieure; la faim est une mauvaise conseillère, et le besoin de manger n'a jamais conduit au besoin de bien faire.

Il nous est, du reste, permis de juger des effets de ce système protecteur que des voix intéressées s'obstinent à glorifier comme une panacée universelle. Qu'a-t-il produit? quel bien a-t-il fait naître? Interrogez les ouvriers des villes de fabrique; interrogez les ouvriers de nos campagnes; comment vivent-ils? quelle est leur alimentation habituelle? La nourriture des ouvriers citadins est d'une infériorité déplorable; quant à l'éleveur de bestiaux, il est comme ces abeilles dont parle Virgile, et qui ne fabriquent pas pour elles le miel qu'elles produisent; le paysan ne mange de bœuf que par hasard et comme à la dérobée; c'est pour la ville qu'il élève, qu'il engraisse ce précieux animal, et si vous l'interrogez à cet égard, il vous répondra avec une triste naïveté, que c'est trop bon pour lui, et qu'il ne peut pas se permettre un tel luxe..... Et pourquoi donc une telle privation, lorsque bientôt peut-être une livre de pain coûtera plus cher qu'une livre de viande?

Hâtons-nous donc de dégrever des droits qui les écrasent ces matières premières qui jouent un si grand rôle dans l'alimentation usuelle : le peuple a faim, que la France n'ait pas peur d'être libre-échangiste et d'ouvrir ses frontières à une libre importation?

Toutes les nations industrielles nous envient l'intelligence, l'habileté, le goût de nos ouvriers; ne sacrifions donc plus à de fausses doctrines toutes ces qualités précieuses qui sont la gloire et l'honneur de l'ouvrier français.

A ces conditions seulement les classes laborieuses verront s'augmenter leur bien-être, et quoique son instinct puisse parfois le tromper, soyez bien convaincus que lorsque le peuple aura à meilleur marché son pain, sa viande, ses habits, en un mot tout ce qui le couvre et tout ce qui le nourrit, il reconnaîtra alors que c'est nous qui sommes avec lui et que lui doit être avec nous.

Deux questions sont aujourd'hui posées à la France entière : l'amour du pays, le véritable patriotisme, la protection éclairée, — puisque le mot est consacré maintenant, — est-elle avec ceux qui gênent l'introduction, qui gênent la réception, qui gênent la circulation, qui gênent la vérification, qui gênent l'achat, qui gênent la vente, qui gênent l'entrepôt, qui gênent le transit, qui gênent partout et toujours, ou bien avec ceux qui demandent que les ouvriers de l'industrie, de l'agriculture et du commerce reçoivent, vierges de droit, les matières premières indispensables à leur vie et à leur fabrication? Tout est là, mais quelle que soit la réponse, je ne saurais croire que c'est un bâillon qu'il faut mettre à la bouche de ceux qu'on veut faire parler, des entraves aux jambes de ceux que l'on veut faire courir, la prohibition devant ceux qu'on veut faire vivre. (Bravos.)

Pardonnez-moi, messieurs, d'avoir aussi longuement appelé votre attention sur la question que votre association à mise au concours, d'avoir cherché à mettre en lumière son importance et sa portée.

L'appel de l'association a été d'ailleurs entendu; neuf concurrents se sont présentés, et parmi les mémoires soumis au concours, la commission spéciale en a distingué deux, dont l'un inscrit sous le n° 2, l'autre inscrit sous le n° 9.

Les concurrents nous ont tous paru animés des meilleures intentions. Tous ont compris l'influence bienfaisante que la réalisation des principes du libre-échange devait exercer sur le sort du travailleur, et ils se sont plu à en développer les résultats féconds et généreux; tous les auteurs, nous nous plaisons à le reconnaître, ont puisé leur inspirations dans l'amour du juste et du bien; mais il manque peut-être à leurs études ces renseignements saisissants, ces données précises et nettes qui impriment la vérité et en laissent dans l'esprit du lecteur une empreinte ineffaçable.

Aussi, l'attention de la commission s'est-elle concentrée tout entière sur les mémoires n° 2 et n° 9; l'auteur du mémoire n° 2, a envisagé la question posée, sous son point de vue le plus général, et il s'adresse à nos plus chères et à nos plus vives sympathies, lorsqu'il s'écrie :

« Oui, dans la liberté des échanges nous persistons à voir la solution du grand problème de la paix universelle. La plupart des guerres naissent du conflit des intérêts; rendez l'intérêt commun, homogène, vous éteignez tous les brandons de discorde, toutes les rivalités des peuples. La concurrence libre et loyale des produits de la nature et de ceux du génie de l'homme, en mêlant les nations, en stimulant leurs facultés inventives, leur probité dans la production, en apprenant aux peuples à se connaître, à s'apprécier, ne pourra manquer de préparer à la race humaine un avenir de paix et de bonheur. »

Ce sont là de saintes et grandes espérances, et puissent-elles un jour se réaliser!

L'auteur du mémoire n° 9 a donné à son appréciation un caractère moins large; mais s'il est un peu sobre de détails, du moins s'est-il occupé avec plus de netteté et de précision de la spécialité de la question proposée : c'est l'œuvre d'un homme consciencieux et convaincu, qui a vu de près les souffrances matérielles et morales du travailleur : c'est l'œuvre d'un homme de bien et de talent qui est heureux de pouvoir apporter un peu de soulagement à ses frères malheureux. »

En conséquence, le bureau de l'Association conclut à ce que le prix primitif de 500 fr. alloué à l'auteur du meilleur mémoire sur cette question :

« Rechercher les effets que l'adoption des principes de la liberté du commerce aurait sur la condition et sur le bien-être des classes laborieuses, par suite de la plus grande abondance et du bon marché de toutes les choses nécessaires à la vie qui en seraient la conséquence, »

Soit divisé en deux prix *ex æquo* de 250 fr., dont l'un sera accordé à M. F. Rabiou de la Tréhonnais, auteur du mémoire n° 2, ayant pour épigraphe : La cause du Libre-Echange est de tous les pays; les mêmes principes qui l'ont fait triompher dans un pays assurent son succès dans un autre. (G. Brunet.) Et l'autre à M. Vallat, professeur de mathématiques spéciales au collége royal de Bordeaux, auteur du mémoire n° 9, ayant pour épigraphe ce vers de Lafontaine, qui est à la fois un axiome et un enseignement :

Toute puissance est faible, à moins que d'être unie.

Et maintenant, qu'il nous soit permis d'adresser quelques remercîments sincères à ces hommes dévoués qui ont bien voulu confier à notre examen le fruit de leur travail et de leurs veilles; notre œuvre a besoin du concours de tous les cœurs et de toutes les intelligences; quelque faibles que soient nos efforts, ils auront atteint le but qu'ils se proposent, s'ils parviennent enfin à assurer sur des bases solides le bien-être et le bonheur de la communauté (Applaudissements prolongés.)

Les applaudissements recommencent lorsque M. Duffour-Dubergier, maire, se lève pour prendre la parole.

M. Duffour-Dubergier. Messieurs, conformément à nos statuts, nous aurions dû vous réunir depuis longtemps pour vous rendre compte de ce que nous avons fait depuis notre dernière assemblée. Si cela n'a pas eu lieu, c'est parce que je désirais attendre une occasion favorable pour donner à cette réunion un but d'utilité générale. M. le secrétaire vous a donné en détail le résumé de tout ce que nous avons fait. Quant à moi, je me bornerai à vous dire qu'après plusieurs essais de publications locales, nous avons cru utile et indispensable de fonder un journal hebdomadaire, à Paris, pour y défendre nos opinions économiques et les répandre dans le pays.

Le plus grand obstacle que nous ayons à vaincre, en effet, c'est l'ignorance exploitée par l'égoïsme. Les monopolistes se sont émus dès qu'ils ont vu leurs priviléges attaqués, et non contents de faire comme nous un appel à la raison, ils ont fait un appel aux passions; ils ont cherché à ameuter contre nous leurs ouvriers et les masses, en nous représentant à eux comme des ennemis du travail national, comme des hommes vendus à l'Angleterre!

C'est toujours par de pareils moyens qu'en France on a cherché à tromper le peuple et à l'abuser sur ses véritables intérêts. Veut-on l'entraîner dans une fausse voie, il suffit de mettre en jeu son amour-propre ou de lui faire croire que l'Angleterre est par derrière. C'est ainsi que, dans ces derniers temps, les affaires politiques ont été envenimées, et que nous avons vu la guerre prête à éclater pour des questions qui ne valaient pas la peine qu'on échangeât une note diplomatique.

Mais ce qui doit, Messieurs, nous donner confiance dans notre bon droit, c'est précisément la nature des arguments qu'on emploie contre nous. Que répondre en effet à des gens qui vous disent : vous êtes des ennemis du travail national, vous êtes vendus aux Anglais, et qui veulent réduire au silence les chaires des professeurs et la grande voie de la presse? (Applaudissements.)

J'ai beau regarder autour de moi, messieurs, je n'y vois pas d'Anglais, mais des hommes tout aussi dévoués à leur pays que messieurs les membres du comité protectioniste, dont je crains bien que le patriotisme ne soit dans la poche plutôt que dans le cœur. (On rit.) Ne suis-je pas entouré d'armateurs qui favorisent le travail national, en faisant construire des navires et en entretenant des marins et des ouvriers de toute sorte? Ces propriétaires qui m'environnent, n'ont-ils pas, d'un bout d'année à l'autre, de nombreux ouvriers occupés à tailler, latter et labourer leurs vignes, à fabriquer des barriques et à soigner les vins qu'ils n'ont pas pu vendre? Il en est plusieurs parmi eux qui dépensent plus de 1,000 francs par semaine, seulement en salaires. Eh bien! ne sont-ils pas des producteurs nationaux, entretenant des ouvriers nationaux occupés à fabriquer un produit national, tout aussi intéressant que les draps ou les cotons tissus dans le Nord ou dans l'Est, et beaucoup plus important que ceux-là, en ce qu'il fournit à lui seul du travail national au cinquième de la population de la France. Moi-même, enfin, qui vous parle, que suis-je autre chose qu'un industriel, un négociant voué au plus noble de tous les commerces, occupant, du 1er janvier au 31 décembre, de nombreux cultivateurs pour produire ces vins de Bordeaux qui font la gloire de notre pays, des tonneliers pour les soigner et développer leurs qualités, et des marins pour les envoyer au bout du monde, afin d'y répandre la civilisation dont le germe est renfermé dans ces précieux vins de Laffitte, de Latour, de Château-Margaux et d'autres crûs, que produisent nos coteaux du Médoc? De quel droit nous accuse-t-on donc de vouloir nuire au travail national, lorsque, nous tous, passons notre vie dans des comptoirs et des chantiers, ou au milieu des ouvriers des champs et de la ville à produire ce nectar que le monde nous envie et dont les dieux eux-mêmes seraient jaloux, s'ils habitaient encore l'Olympe. (On rit et on applaudit.)

C'est donc, comme je le disais, faute de meilleurs arguments, que les monopolistes en emploient de si mauvais, et vraiment ils mériteraient plutôt notre pitié que notre colère, si nous ne souffrions pas de leur égoïsme. Mais nous souffrons réellement; nos industries si grandes, si vivaces, sont sacrifiées aux leurs; nos droits imprescriptibles de propriété, c'est-à-dire le droit de vendre nos produits où et comme nous l'entendons, ou de les échanger contre tel produit qui nous plaît, nous sont ravis à leur profit. Enfin, Messieurs, ce qui est plus grave encore, c'est que notre vie, celle de tous, ouvriers et maîtres, leur est livrée à discrétion. (Sensation.)

Je désire, Messieurs, qu'on ne donne pas à mes paroles un autre sens que celui que je leur donne. J'attaque le système et non les hommes; je crois qu'ils s'aveuglent de bonne foi, et je n'ai d'autre but que d'enlever le bandeau qui recouvre leurs yeux. (Oui! oui!)

Ce qui se passe autour de nous est le plus fort argument en faveur de nos principes. Dieu, en même temps qu'il frappait nos champs de stérilité, semait l'abondance dans ceux de l'Amérique et de la Tartarie, et établissait ainsi de justes compensations, laissant au commerce le soin de rétablir le niveau de cette balance perpétuellement agitée de hausse et de baisse sur les différents marchés du monde, suivant l'abondance ou le manque des récoltes.

Si donc nos monopolistes, si notre système de douane qui est leur œuvre, leur arche sainte, n'avaient pas interverti l'ordre de la nature, bouleversé ses lois, l'Amérique et la Russie nous auraient depuis les mois d'août et de septembre derniers, envoyé le surplus de leurs récoltes, et nos prix se seraient maintenus à un taux modéré. Au lieu de cela, nos tarifs, notre échelle mobile, nos divisions par zones, nos marchés régulateurs en ont arrêté les envois, ont empêché nos négociants d'en faire venir, et nous sommes restés en face de la disette en pleine sécurité, jusqu'au moment où, réveillés de notre quiétude par la hausse rapide des prix et les plaintes des consommateurs, nous nous sommes décidés à ouvrir nos ports, à suspendre nos tarifs, nos droits de navigation, nos lois de cabotage, et à interdire la sortie des menus grains.

Mais tous ces moyens pris à l'improviste, et surtout pris trop tard, n'ont pu que remédier faiblement au mal. Une branche de commerce ne s'improvise pas, et aujourd'hui l'on appelle à grands cris cette inondation de grains contre laquelle on se récriait si fort il n'y a pas encore quatre mois; elle devait ruiner, disait-on, notre agriculture; il fallait protéger cette dernière, et, pendant qu'on la protégeait, on ne voyait pas qu'un intérêt bien plus grand, bien plus important était négligé, celui des trente-six millions de consommateurs, ouvriers et maîtres, manufacturiers et cultivateurs.

Voilà, messieurs, ce qui vient de se passer sous nos yeux; nous avons vu ce triste tableau se dérouler devant nous dans l'espace de moins de quatre mois. Espérons que les conséquences seront moins fâcheuses qu'on ne pourrait le craindre; mais du moins n'oublions pas cette dure leçon, et tâchons de la mettre à profit.

C'est pour cela, messieurs, que j'ai provoqué la réunion de ce jour. J'ai pensé qu'en face de pareils évènements, nous ne pouvions rester muets, et qu'il fallait attirer l'attention du gouvernement sur ce qui s'est passé et sur les causes qui l'ont amené, afin d'éviter à l'avenir que jamais pareil malheur ne se renouvelle.

Il y va, messieurs, de la vie de tout un peuple et du maintien de l'ordre public. (Sensation.)

Je viens donc aujourd'hui vous proposer de signer en votre nom personnel une pétition aux Chambres, pour leur demander la révision de nos tarifs relatifs aux céréales et aux bestiaux étrangers. Jamais certainement le moment ne sera plus opportun, car le mal est patent, et personne ne pourra le révoquer en doute.

Mais si personne ne doute du mal, il en est qui en ignorent, ou qui du moins feignent d'en ignorer la cause. Je n'en veux d'autre preuve que la loi elle-même votée par la Chambre. Le monopole ne renonce pas ainsi à ses priviléges; il les défend même contre l'évidence des faits.

Le gouvernement et les Chambres ont, en effet, compris qu'en face des évènements graves qui se passaient autour d'eux, ils ne pouvaient maintenir les droits sur les céréales. Mais, tout en cédant à la force des choses, ils ont résisté jusqu'au dernier moment, et, en désespoir de cause, ils n'ont suspendu le tarif que jusqu'au 31 juillet prochain.

Cela prouve mieux que tout ce que je pourrais dire que la Chambre n'a cédé qu'à la force et non à une conviction; elle n'a point changé le système, elle n'a voté qu'une exception, et cependant qu'adviendrait-il si la prochaine récolte venait à manquer? Je n'ose pas, je l'avoue, reposer ma pensée sur cette éventualité effrayante. Eh bien! la Chambre a préféré en courir les chances et exposer le consommateur à ses conséquences, que de proroger l'effet de la loi jusqu'en septembre ou octobre, époque où l'on aurait pu connaître le résultat de la récolte nouvelle et aviser utilement.

Cela prouve jusqu'à l'évidence que le monopole est intraitable et qu'on ne saurait assez le honnir. (Approbation.)

Une autre preuve de l'égoïsme des monopoleurs et protectionistes, c'est la taxe qui frappe le bétail étranger à l'entrée en France. Conçoit-on que dans un moment comme celui-ci les Chambres n'aient pas compris que l'on ne saurait trop faciliter, par tous les moyens possibles, l'alimentation du peuple. Or, après le pain, la viande est le grand soutien de la vie. Il est reconnu, avoué, que l'agriculture française ne suffit pas à la consommation, et que son capital de bétail diminue pendant que la population augmente. Il semble donc que jamais occasion plus favorable ne s'était présentée pour abolir les droits d'entrée : la raison le voulait, mais le monopole ne le veut pas, et malheureusement il règne en souverain dans les Chambres.

La pétition que je vous propose d'adresser aux Chambres demande donc aussi l'abolition des droits sur le bétail étranger.

Enfin, nous avons pensé que les évènements qui viennent de se passer ayant démontré combien la cherté des transports nuisait à l'alimentation du peuple, il convenait de hâter, par tous les moyens possibles, la confection des chemins de fer, et nous nous proposons de demander l'introduction, en franchise de droits, des rails nécessaires, puisqu'il est bien reconnu que nos usines ne peuvent pas fournir aux demandes qui leur sont faites de toutes parts.

Nous bornons, pour le moment, nos demandes à ces trois points, parce qu'ils nous ont paru les plus importants et les plus urgents. Mais nous ne renonçons pas pour cela à nos principes : la liberté, le droit que chacun a d'échanger ses produits comme bon lui semble. Non, messieurs, nous maintenons dans son intégrité leur vérité, nous réservant d'en demander en temps et lieu l'application à toutes les industries privilégiées. Jamais nous ne reconnaîtrons à qui ce soit, ministres, pairs ou députés, le droit d'imposer un citoyen au profit d'un autre. Les impôts ne peuvent être prélevés qu'au profit de l'Etat, et jamais au profit d'une classe quelconque de citoyens. Il serait par trop absurde qu'après avoir aboli les priviléges résultant de la force et de la conquête, le peuple français se soumît à un privilége cent fois plus avilissant, celui de l'argent et de l'égoïsme enté sur l'avarice. (Applaudissements prolongés.)

Après le discours de M. le Maire, M. Al. Campan, secrétaire de la Chambre de commerce, donne lecture de la pétition que l'Association se propose d'adresser aux Chambres, et que nous reproduisons ci-dessous.

Cette lecture est écoutée avec une attention générale par l'assemblée, qui témoigne à plusieurs reprises son adhésion à l'auteur de cet écrit, habile interprète des besoins publics.

La séance est levée à quatre heures, au milieu d'une vive agitation.

PÉTITION DE LA VILLE DE BORDEAUX.

La pétition lue par M. Campan à la séance publique dont nous venons de rendre compte, a pour but de demander aux pouvoirs publics l'abrogation des lois prohibitives qui frappent les grains, les bestiaux et les fers, et qui privent, en ce moment, la population de pain, de viande et de travail.

Dès le premier jour, un grand nombre de signatures étaient apposées sur la copie de cette pétition déposée dans les bureaux de l'association, et dont voici le texte :

« Messieurs les Députés,

» La crise financière qui frappe le commerce de France, en même temps que la cherté des subsistances y rend bien pénible la situation de la classe ouvrière, nous engage à vous demander la réforme de la législation des douanes, à laquelle nous attribuons, à bon droit, l'état de choses dont notre pays a tant à souffrir dans ce moment.

» Par un bienfait de la Providence que l'on ne saurait méconnaître, chaque pays a reçu soit par la nature du sol, soit par la différence du climat, soit enfin par le génie particulier de ses habitants, la faculté de produire mieux et à meilleur marché certains objets nécessaires à l'homme; de là, la nécessité du libre-échange, pour obtenir les marchandises utiles à chacun, dans les meilleures conditions possibles.

» On peut dire en outre que cette liberté d'échanger le fruit de son travail, soit au dedans, soit au dehors des frontières, est un droit naturel dont la société ne peut restreindre l'usage qu'en invoquant un intérêt social bien évident et bien réel.

» Chaque fois, par conséquent, que dans un intérêt particulier il est mis obstacle à l'exercice de ce droit, il y a une grave injustice commise envers ceux qui souffrent le double dommage de vendre à un prix moindre les produits de leurs labeurs, et de payer au-dessus de leur valeur réelle les objets consommés par eux, uniquement parce que ceux-ci ont été fabriqués par leurs compatriotes.

» Cependant, ce qui devrait être une rare exception, est en France la règle générale. Le système prohibitif ou protecteur a envahi successivement nos tarifs; nos relations avec les producteurs étrangers sont devenues rares; le commerce maritime et la marine marchande surtout sont en décadence, pendant que les prix des objets nécessaires à la vie s'élèvent à un taux exorbitant.

» Si cette situation se prolongeait, messieurs les Députés, elle aurait pour résultat infaillible d'affaiblir la puissance maritime de la France, et de réduire à la plus affreuse misère une grande partie de sa population, par l'effet de la proportion toujours croissante qui se manifeste entre le taux des salaires et les prix des objets de première nécessité.

Nous venons donc vous prier d'y mettre un terme en provoquant la révision des tarifs de douanes, et notamment des articles qui concernent les grains, les bestiaux et les fers.

» La situation actuelle rend tout à fait opportune la réclamation que nous avons l'honneur de vous adresser. — Nous sommes arrivés en peu de jours des prix ordinaires des céréales aux prix de disette; la crainte de manquer de pain s'est emparée de la population, et le système protecteur ou prohibitif a dû être suspendu devant cette apparence menaçante.

» Cette situation fâcheuse n'aurait pu se produire avec la liberté du commerce. Nous vous demandons la permission d'entrer dans quelques détails pour prouver la vérité de notre assertion.

» Lorsque la pénurie de la récolte des céréales a été connue, il était impossible au commerce comme au gouvernement d'évaluer avec précision l'importance du déficit. Dès lors, et sous l'empire de l'échelle mobile des droits d'entrée et de sortie, les négociants n'ont pu voir dans les achats de grains faits à l'étranger que des opérations pleines de dangers et d'incertitudes.

» En effet, si la rareté était exagérée, ils risquaient à l'arrivée de leurs achats de se trouver en présence de droits d'entrée très-élevés. — Toutes les affaires de grains manquaient donc de cette stabilité relative qui permet aux commerçants de calculer les chances, qui les engage à utiliser leurs capitaux dans telle ou telle branche du commerce extérieur ou intérieur.

» Aussi dans les premiers mois qui ont suivi la récolte, n'a-t-il été fait que peu de demandes de céréales et de farines à l'étranger, sauf dans le port de Marseille, qui, par suite de ses relations constantes avec Odessa, pour ce genre d'approvisionnement, n'entrait pas dans une voie nouvelle en faisant venir des grains de la Russie méridionale. Mais les ports de l'Océan qui auraient pu, dès le mois de septembre et d'octobre, ordonner des achats considérables aux États-Unis par exemple, en ont été empêchés par suite du système qui interdit le libre commerce des grains et qui soumet ces denrées à des droits d'entrée et de sortie plus ou moins considérables d'après les mercuriales.

» Qu'est-il résulté de là? — Le voici, l'exiguité de la récolte étant connue dans le public, et les envois de l'étranger ne venant point contrebalancer l'effet moral produit par la certitude d'un déficit, les détenteurs de grains ont été excités par l'espoir de la hausse, à n'approvisionner les marchés qu'avec parcimonie. Se voyant maîtres des prix, ils ont naturellement, sans mauvaise intention et par le seul fait de l'appréciation exacte de leurs intérêts, produit une apparence de disette plus grande que la réalité, et le taux du prix des grains s'est constamment élevé sous les impressions qu'un tel état de choses faisait ressentir à la population.

» Un autre obstacle s'opposait d'ailleurs à ce que de prompts approvisionnements vinssent calmer les appréhensions et arrêter la hausse; c'est que le commerce des grains avec l'extérieur n'existe pas en France.

» Le résultat du système douanier étant d'obliger notre pays à produire, en temps ordinaire, tous les grains nécessaires à sa consommation, il ne peut y avoir rien de régulier dans le commerce de ces denrées avec les pays étrangers. — Quand la disette survient, les négociants, peu accoutumés à ce genre d'affaires, savent à peine sur quels points ils doivent s'adresser pour pourvoir aux besoins qui se manifestent; ils ignorent quels sont les lieux qui peuvent leur offrir les prix les plus avantageux et les ressources les plus considérables; et de même que dans les temps d'abondance, les nations étrangères ne recourent pas à la France, parce qu'ordinairement elle n'exporte pas ses grains, de même en temps de pénurie, la France est embarrassée pour acheter au dehors de ses frontières, parce que d'ordinaire, elle n'importe pas de céréales, et que la plupart de ses commerçants n'ont par conséquent aucun intérêt à connaître les points où l'on peut le mieux s'approvisionner de blés.

» Ces faits expliquent le peu d'activité des demandes au dehors dans les premiers jours de la crise où nous sommes. La conséquence du retard que nous avons mis à nous approvisionner a été de faire connaître sur les marchés étrangers, non-seulement nos besoins réels, mais encore les appréhensions de notre population et la hausse des céréales chez nous. — Dès lors, les prix se sont élevés partout. Aux États-Unis le baril de farine est monté de trois à sept ou huit piastres, et cette hausse a dû être à peu près la même dans tous les endroits où nous pourrions acheter; de là, une perte considérable pour le pays et une difficulté de plus pour combler le déficit de notre récolte. Si le commerce des grains eût été libre, les choses ne se seraient point passées de cette manière. — Si l'existence de l'échelle mobile des droits n'avait pas rendu l'importation dangereuse, si, en un mot, les transactions sur les grains n'avaient pas été entravées par notre système différentiel, protecteur et prohibitif, dès que la hausse se serait produite, des ordres nombreux seraient partis de tous les ports français de l'Océan et de la Méditerranée. La connaissance de ces ordres, les premiers arrivages qui en auraient été la suite, auraient agi sur l'esprit des détenteurs de grains dans les campagnes, et sur les spéculateurs dans les villes; les marchés auraient été mieux approvisionnés par les premiers, les seconds auraient hésité dans leurs achats en présence d'arrivages dont l'importance à venir ne pourrait leur être connue, et l'effet produit sur le littoral se serait fait ressentir à un certain degré jusque dans l'intérieur.

» Cette marche naturelle des affaires n'ayant pu s'établir, le gouvernement a voulu obvier par des mesures extraordinaires aux embarras qu'il prévoyait. Ces mesures pourront avoir leur utilité plus tard, m is par une conséquence nécessaire de l'importance du produit qu'elles réglementent, elles augmentent provisoirement l'intensité du mal au lieu de le diminuer. — L'expérience prouve qu'il en a toujours été ainsi.

» Cela se conçoit du reste facilement; en voyant les lois de douanes suspendues, les lois de navigation momentanément abrogées, chacun s'exagère la grandeur du mal; l'abandon partiel mais instantané d'un système maintenu si longtemps, fait naturellement croire que les apparences du plus grave danger ont pu seules déterminer le gouvernement à de telles concessions. — Les têtes s'exaltent, les fournisseurs de blé n'aperçoivent plus de terme à la hausse, les consommateurs craignent la famine, et l'on arrive en peu de temps aux déplorables conséquences de misère, de troubles et d'émeutes dont nous faisons une fois de plus la triste expérience.

» Nous savons, messieurs les Députés, que l'on fait valoir en faveur de la protection accordée aux grains des arguments très-spécieux.

» Si les ports s'ouvraient à l'importation des grains étrangers, la Russie méridionale, les Etats-Unis nous *inonderaient*, c'est le mot consacré, de grains et de farines. Dès-lors, dit-on, nos propriétaires ruraux, ne trouvant plus d'avantages à cultiver les céréales, nous serions, pour cette denrée indispensable, à la merci des producteurs étrangers, qui pourraient nous affamer à volonté.

» En faisant cette singulière prophétie, on confond les faits actuels avec ceux qui existent sous l'influence d'un commerce libre.

» Pourquoi les grains sont-ils, dans les conditions actuelles, à bas prix sur certaines places étrangères? Parce qu'ils n'y trouvent que peu d'acheteurs. Admettez la demande et la concurrence sur ces marchés, par suite du libre commerce, et dès-lors les prix tendront évidemment à se niveler. C'est ce qui arrive aujourd'hui. — Les quantités exportables que l'on prétend y être si abondantes, sont cependant peu de chose en comparaison des besoins d'un pays comme le nôtre, et si la production n'est pas limitée dans la Russie et les Etats-Unis, par les terrains à cultiver, elle l'est du moins par le nombre des bras employés à la culture, et elle ne peut s'accroître que lentement avec la population elle-même.

» En dehors de cette considération déjà fort rassurante pour nos producteurs, ceux-ci trouvent une protection très-efficace dans les frais de transport, qui sont déjà fort élevés pour le voyage par mer et qui le deviennent bien d'avantage encore par la hausse du fret, dès que les demandes sont un peu considérables. Dans ce moment le fret de la mer Noire à Marseille représente 4 à 5 francs par hecto., c'est-à-dire 20 à 25 p. % du prix ordinaire des blés en France, et cependant les grains arrivés dans ce port équivalent à peine à la nourriture de quelques jours pour tout le royaume.

» Une protection de 20 à 25 p. % résultant des frais de transport jusqu'à notre littoral, est bien quelque chose, mais dès l'instant où il devient nécessaire de voiturer les grains à l'intérieur, cette protection augmente bien rapidement et, dans le cas de disette, il devient impossible de vendre à quelques lieues des côtes un hectolitre de grains étrangers. Cette impossibilité est d'autant plus réelle, que lorsque les grains manquent dans une contrée comme la nôtre, les besoins des consommateurs sont toujours plus grands que les moyens de transport; nous en avons actuellement la preuve sous les yeux.

» Le transport de Marseille à Lyon, qui est habituellement de 3 fr. l'hectolitre par eau, et de 4 fr. par terre, taux déjà élevé en proportion de la valeur de la marchandise, est monté en peu de temps à 9 fr. pour le transport par eau, à 12 fr. pour le transport par terre. — Il y a dans ces faits incontestables une garantie positive contre le danger imaginaire de voir abandonner en France la culture des céréales.

» Nous sommes en droit de conclure de ce qui précède, messieurs les Députés, que le commerce libre des grains, en satisfaisant les besoins des consommateurs, en les prévenant de l'effroyable malheur de manquer de pain, ne peut causer cependant aucun dommage sérieux au producteur. L'échelle mobile et tous les systèmes restrictifs conduisent à ce double résultat de produire la famine en temps de disette, d'opprimer en fait chaque consommateur et chaque producteur en temps ordinaire, en leur interdisant le droit naturel qu'ils ont d'échanger, d'acheter et de vendre partout où il y a avantage pour eux. Nous nous croyons donc bien fondés, messieurs les Députés, à vous demander de ramener la législation des grains aux véritables principes économiques et politiques qui doivent la régir, c'est-à-dire à la liberté d'exportation et d'importation de cette denrée, sous la réserve des droits fiscaux très-modérés qu'elle peut supporter.

» C'est le seul moyen de sortir de ce régime de despotisme et d'expédient plus digne du moyen-âge que de notre époque de civilisation, de ce régime si fatal à nos véritables intérêts, qui nous conduit aujourd'hui à établir une véritable taxe des pauvres, puisqu'il condamne les villes principales à garantir par des sacrifices pécuniaires le pain à bon marché à la classe pauvre. — Remède bien impuissant contre le mal qui nous envahit !

» Dans la position fâcheuse où nous place la rareté des grains, une branche de la production aurait pu venir en aide à la consommation des céréales, — c'était la viande de boucherie; mais le régime producteur, en excluant de fait le bétail étranger, nous a enlevé cette ressource.

» On a voulu protéger, dit-on, cette production, et augmenter son importance.—Qu'est-il arrivé cependant?

» Les états remis en 1841 par le ministre du commerce, aux conseils généraux de l'agriculture, des manufactures et du commerce, nous l'apprennent. Les existences du bétail diminuent relativement au chiffre de la population, et la consommation de la viande s'affaiblit. — Nous avions en France, dans l'année 1830, 64 bœufs et 65 veaux par 1,000 habitants; en 1840, ce nombre proportionnel se trouvait réduit à 57 bœufs et 61 veaux. Le nombre des bêtes à laine s'était, il est vrai, légèrement augmenté, mais la consommation de la viande, qui était en moyenne de 12 kil. 36 d. par habitant, en 1830, se trouvait réduite à 11 k. 29 d. en 1840.—C'est une réduction de 9 p. % environ.

» Malgré ces tristes résultats, la prohibition de fait des bestiaux étrangers a été maintenue, et aujourd'hui même des comices agricoles en demandent le maintien, en déclarant que la baisse possible du prix de la viande de boucherie serait un véritable malheur, parce que, d'après eux, elle amoindrirait le prix de leurs herbages ! (1)

» Vous ne voudrez pas, messieurs les Députés, donner gain de cause à ces vœux égoïstes et inhumains, en maintenant une aussi déplorable prohibition.—Vous savez combien la consommation de ce genre de nourriture est essentielle pour la santé de nos travailleurs ; les expériences nombreuses qui ont constaté la supériorité du travail de l'ouvrier nourri de viande sur celui qui ne consomme que des céréales, vous sont connues, et vous savez par conséquent combien il importe, dans un but d'humanité et dans l'intérêt de l'industrie, de mettre cette nature d'aliments à la portée de nos travailleurs.

» On prétend à la vérité que nous ne sommes pas en mesure de lutter avec les producteurs étrangers pour les bestiaux et les viandes; mais alors même que cette assertion serait vraie, la question d'humanité ne domine-t-elle pas toutes les autres, et faut-il donc priver la majorité de la population de consommer de la viande, afin de maintenir le haut prix de la ferme des herbages ?

» Les faits semblent, du reste, démentir cette prétendue infériorité de nos agriculteurs. 6,512 bœufs et 40,000 moutons ont été exportés de France en 1845. Comment se fait-il donc que nous ne puissions pas lutter chez nous avec les éleveurs étrangers, lorsque nous allons leur faire concurrence sur les marchés anglais, par exemple?

» Tout se lie et s'enchaîne dans un mauvais comme dans un bon système, et pendant que la protection prive la population française de grains et de viande, elle diminue en même temps la quantité de travail, et, par conséquent, la somme des salaires qu'elle pourrait obtenir.

» Dans la situation actuelle, en effet, le moyen le plus efficace de venir en aide à la population malheureuse, ce serait l'exécution rapide des grands travaux publics, et surtout des lignes de chemins de fer concédées à des compagnies industrielles.

» Une crise financière fort intense, et qui a pour cause principale le défaut d'échanges, puisqu'elle nous oblige à payer en espèces les céréales que dans une situation normale nous paierions en marchandises fabriquées ou en produits de notre sol ; une crise financière, disons-nous, entrave jusqu'à un certain point l'exécution de quelques-unes des lignes de rail-way ; mais la construction de ces grandes voies rencontre un autre obstacle dans la cherté des fers et dans l'impossibilité où sont les usines de France de fournir en temps utile les quantités de rails nécessaires.

» Ces forges qui font dire publiquement, qu'à 240 fr. la tonne, elles réalisent de beaux bénéfices (2), vendent aujourd'hui 280 fr., mais elles n'entendent pas, malgré cela, renoncer à la plus légère part des énormes profits qu'elles font, elles continuent à s'opposer avec la même énergie à l'entrée des rails étrangers, se souciant peu que les ouvriers souffrent, pourvu que leurs inventaires continuent à leur donner de magnifiques résultats.

» N'est-il pas temps, messieurs les Députés, de mettre un terme à ce monopole désastreux ; permettrez-vous que les progrès du pays soient arrêtés par l'insatiable avidité de quelques maîtres de forges, qui prétendent mettre leurs intérêts particuliers au-dessus des intérêts généraux du pays et des besoins de la population malheureuse?

» Nous bornons à ces trois faits essentiels les réclamations que nous vous adressons aujourd'hui ; mais, si nous suivions une à une la plupart des restrictions du tarif, il ne nous serait pas difficile de vous démontrer, messieurs les Députés, que toutes arrivent à un but opposé à celui que l'on prétend vouloir atteindre, que le monopole et la prohibition poussent les travailleurs vers les industries factices où presque nécessairement les produits excèdent la consommation, il en résulte que les travailleurs sont, la plupart du temps, trop nombreux pour la somme du travail, et que les salaires des ouvriers sont forcément réduits, par cette fatale condition, à un taux si bas, que leur situation est toujours misérable.

» Pour nous résumer, voici ce que nous vous dirons, messieurs les Députés. Sous prétexte de protéger les *travailleurs nationaux,* on prive en ce moment le peuple *de pain, de viande,* et *de travail.* Il est donc utile et juste de renoncer à un système dont la seule excuse est dans le désir de favoriser des agriculteurs qui ne comprennent pas leurs véritables intérêts, à un système dont, en réalité, tout le profit revient à de riches manufacturiers, qui appellent du nom de *travail national* les bénéfices exorbitants faits par eux sur les consommateurs; bénéfices dont l'énormité constitue pour la France une contribution intolérable, une charge bien plus difficile à porter que celle du budget que nous payons à l'Etat.

» Nous concluons donc, messieurs les Députés, en vous priant instamment de vouloir bien prendre l'initiative de la réforme de notre tarif de douanes, qui aurait ainsi pour point de départ l'abrogation des droits exorbitants ou prohibitifs qui frappent les grains, les bestiaux et les fers. »

(1) Voir la manifestation du comice agricole du Lude (Sarthe) contre le libre-échange.—*Moniteur Industriel* du 18 février 1847.

(2) Voir le discours prononcé par M. Praire, à Saint-Etienne.—*Moniteur Industriel*, 14 février 1847.

CABOTAGE FRANÇAIS EN 1845.

(Suite. — Voir le numéro précédent.)

MÉDITERRANÉE.

Grand cabotage.— Les vins, le sel marin et les savons sont compris pour 79 p. % dans le poids total (1,405,364 quint. mét.) des expéditions de la Méditerranée dans l'Océan.

Vins	567,770 quint. mét. ou	41 p. %
Sel marin	268,425	19
Savons	264,546	19
Autres marchandises	304,623	21

PORTS D'EXPÉDITION.	quint. mét.		PORTS DE DESTINATION.	quint. mét.	
Vins :					
Cette	366,658 ou	64 %	Rouen	379,981 ou	67 %
Port-Vendres	97,251	17	Le Havre	80,116	14
Bandol	50,167	9	Dunkerque	33,827	6
Marseille	22,706	4	Nantes	19,274	3
Autres ports	30,988	6	Autres ports	54,572	10
Sel marin :					
Cette	174,640	63	Dunkerque	89,184	33
Salins-d'Hyères	90,617	34	Le Legué	26,790	10
Autres ports	3,168	1	Binic	24,898	9
			Grandville	22,790	8
			Autres ports	104,763	40
Savons :					
Marseille	256,304	97	Rouen	71,507	27
Autres ports	8,242	3	Nantes	61,811	23
			Le Havre	37,129	14
			Saint-Valery-sur-Somme	27,388	11
			Autres ports	66,711	25

Petit cabotage.— Les bois communs, la houille, les matériaux, les vins, les grains et farines, le sel marin et les savons, figurent pour 70 p. % dans le poids total (4,584,244 quintaux métriques) des marchandises et denrées expédiées d'un port à l'autre de la Méditerranée.

Bois communs	952,679 quint. mét. ou	21 p. %
Houille	552,393	12
Matériaux à bâtir	435,601	10
Vins	429,166	9
Grains et farines	384,273	8
Sel marin	279,029	6
Savons	181,724	4
Autres marchandises	1,366,379	30

PORTS D'EXPÉDITION.	q. mét.	p. %	PORTS DE DESTINATION.	q. mét.	p. %
Bois communs :					
Marseille	345,864	ou 36	Marseille	370,262	ou 39
Arles	174,329	18	Toulon	160,140	17
Saint-Raphaël	81,271	9	Cette	128,059	13
Autres ports	351,215	37	Autres ports	294,318	31
Houille :					
Port-de-Bouc	344,952	62	Marseille	245,257	45
Arles	187,680	34	Toulon	183,292	33
Autres ports	19,761	4	Autres ports	123,844	22

PORTS D'EXPÉDITION.	quint. mét.		PORTS DE DESTINATION.	quint. mét.	
Grains et farines :					
Nantes	212,254 ou	29 %	Cette	293,650 ou	41 %
Marans	63,040	9	Marseille	288,937	40
Dunkerque	44,083	6	Toulon	51,140	7
Autres ports	402,571	56	Autres ports	88,221	12
Pommes de terre et légumes secs :					
Nantes	16,169	39	Cette	23,755	57
Marans	15,147	37	Marseille	16,957	42
Autres ports	9,985	24	Autres ports	589	1

Petit cabotage. — Les matériaux à bâtir, les bois communs, les grains et farines, les vins et le sel marin sont entrés pour 58 p. % dans le total du poids (15,120,321 quint. mét.) des marchandises et denrées expédiées d'un port à l'autre de l'Océan.

Matériaux à bâtir	2,075,242 quint. mét. ou	14 p. %
Bois communs	1,959,439	13
Grains et farines	1,924,757	13
Vins	1,676,519	11
Sel marin	1,163,504	7
Autres marchandises	6,320,860	42

	q. mét.	p. %		q. mét.	p. %
Matériaux à bâtir :					
Rouen	532,947	ou 25	Bordeaux	226,256	11
Nantes	308,242	15	Le Havre	192,614	9
Charente	298,111	14	La Rochelle	114,009	5
Le Havre	72,411	4	Nantes	107,357	5
Autres ports	863,491	42	Autres ports	1,435,006	70
Bois communs :					
Honfleur	416,152	21	Rouen	399,887	20
Bordeaux	263,666	14	Le Havre	325,436	17
Le Havre	162,686	9	Libourne	169,262	8
Charente	77,209	4	Charente	88,352	4
La Basse-Indre	66,766	3	Rochefort	84,742	4
Autres ports	972,960	49	Autres ports	891,760	47
Grains et farines :					
Nantes	432,494	23	Bordeaux	845,758	44
Bordeaux	109,189	6	Bayonne	223,818	12
Rouen	100,358	5	Libourne	181,633	9
Landernau	71,133	4	Le Havre	81,460	4
Pontrieux	68,653	3	Brest	59,688	3
Autres ports	1,142,930	59	Autres ports	532,400	28
Vins :					
Bordeaux	855,356	51	Rouen	776,759	46
Libourne	224,973	13	Nantes	152,952	9
Plagne	94,535	6	Bordeaux	102,622	6
Le Havre	94,005	6	Dunkerque	92,470	5
Autres ports	407,650	24	Autres ports	551,716	34
Sel marin :					
Le Croisic	204,963	18	Nantes	254,270	22
Ars	180,357	16	Rouen	141,507	12
Noirmoutiers	135,072	12	Bordeaux	88,975	8
Le Pouliguen	99,439	8	Libourne	62,597	5
Marennes	94,591	8	Dunkerque	53,181	5
Autres ports	449,091	38	Autres ports	562,974	48
Matériaux à batir :					
Arles	220,697	51	Marseille	224,051	51
Marseille	82,950	19	Toulon	86.207	20
Cassis	70,770	16	Ajaccio	17,723	4
Autres ports	61,184	14	Autres ports	107,619	25
Vins :					
Barcarès-de-St-Laurent	150,849	35	Marseille	207,804	48
Cette	91,417	21	Port-Vendres	75,973	18
Bandol	50,907	12	Cette	66,722	16
Autres ports	135,993	32	Autres ports	78,667	18
Grains et farines :					
Marseille	194,755	51	Marseille	72,760	19
La Nouvelle	36,703	9	Toulon	52,802	16
Agde	29,951	8	Cette	48,194	13
Autres ports	122,864	32	Autres ports	200,517	52
Sel marin :					
Port-de-Bouc	113,321	41	Marseille	159,840	57
Salins-d'Hyères	57,323	21	Ponteau	34,170	12
Aigues-Mortes	43,362	15	Porquerolle	23,392	9
Autres ports	65,023	23	Autres ports	61,627	22
Savons :					
			Arles	102,525	56
Marseille	180,341	99	Agde	43,055	24
Autres ports	1,383	1	Cette	21,718	12
			Autres ports	14,426	8

Arrivage de blé au Havre. — M. le maire du Havre a fait faire le relevé des approvisionnements en blés et farines dont l'arrivée est attendue prochainement dans notre port, et dont une grande partie, uniquement retardée en route par la persistance des vents d'est, paraîtra au premier jour sur rade. Voici cette note, qui nous est communiquée :

Des États-Unis, 45,000 barils de farine et 20,000 hectolitres de blé; du Danemark et Hambourg, 20 navires chargés de blé et 30 pour Rouen; de Saint-Pétersbourg et la Baltique, 180,000 tonneaux de blé; de Marseille, 30 navires avec des froments.

(Journal du Havre.)

Suspension de la loi céréale pour l'Algérie.— Voici le texte de l'ordonnance du Roi, relative à l'importation des céréales en Algérie :

Art. 1er. Les riz, les légumes secs et leurs farines, y compris nommément les fèves et féveroles, les gruaux et les fécules, importés en Algérie par navires français ou par navires étrangers, et sans distinction de provenance, seront affranchis des droits d'entrée jusqu'au 31 juillet 1847.

Art. 2. Jusqu'à la même époque, les navires de tous les pavillons qui se rendront dans les ports de l'Algérie, avec des chargements de grains ou farines, riz, légumes secs, y compris les fèves et féveroles, gruaux et fécules, seront exemptés des droits de tonnage.

Art. 3. Les dispositions des articles précédents seront applicables à tous bâtiments dont les papiers d'expédition constateront que leur chargement en grains, farines ou autres denrées comprises dans la présente ordonnance, aura été complété, et le départ effectué d'un port étranger quelconque, avant le 1er juillet, même dans le cas où il n'entrerait dans un des ports de l'Algérie qu'à une époque postérieure au 31 juillet.

Le Directeur : FRÉDÉRIC BASTIAT.

PARIS.— IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE NEUVE-DES-BONS-ENFANTS, 7.